



La noche de los trenes rotos

Guion radiofónico. Homenaje
a La Guerra de los Mundos

Roberto Sánchez

La noche de los trenes rotos

Roberto Sánchez

Copyright © Roberto Sánchez

1995

Todos los derechos reservados.

Introducción

En la madrugada del 29 al 30 de junio de 1995, el programa de radio Si amanece, nos vamos, que emitía la Cadena SER entre las 3.00 y las 4.30 de la madrugada, quiso rendir un homenaje a Orson Welles evocando a La Guerra de los Mundos. Lo hizo para despedir de una a manera especial su primera temporada realizada desde Barcelona. Pudo haber sido la última.

El guión se estuvo escribiendo durante todo el curso. No se dejó nada a la improvisación. Se grabó con estudiantes de periodismo y de una escuela de radio. Uno de ellos era Carles Peña, que años más tarde fue parte de equipo del programa, o como hemos sabido ahora al repasar los créditos, la actriz Txell Aixendri.

Además de la voluntad de rendir tributo a un referente en la historia del medio, era una forma de testar su verdadera salud a una hora de la madrugada que no contaba en serio ni para el EGM, el Estudio General de Medios. Hasta entonces se medía tan solo la audiencia global entre las 2.00h y las 6.00h, sin dividir ni especificar los oyentes por franjas horarias.

El jefe de programas era Ramón Gabilondo. Él, un mes antes, dispuso del guión cerrado y la grabación del espacio en una cinta magnetofónica abierta; una torta de Revox. Contábamos con su consentimiento. Sospecho que, igual que cualquiera de nosotros, no intuía la verdadera dimensión que podría adquirir aquello.

Para entender su repercusión, hay que tener en cuenta que se emitía inmediatamente después del fenómeno social y radiofónico del Hablar por Hablar de Gemma Nierga.

No había redes sociales. Internet estaba en pañales. Tanto es así, que en Radio Barcelona, al menos, todavía no había ningún ordenador habilitado para entrar en otra red que no fuera la doméstica.

Orson Welles eligió la noche de Halloween y pulsó el miedo a la invasión exterior en un periodo de entre guerras. Nosotros optamos por otro miedo más contemporáneo: el temor al poder de la tecnología y nuestra dependencia cada vez mayor a ella. Lo emitimos en vísperas de una operación salida apelando a ¿qué pasaría si la máquina central se rebelara? Empezaban a fallar las comunicaciones. Afectaba a los transportes. Caía una supuesta catenaria matriz (que no sé ni si existe) y nos quedábamos sin trenes. En España, en Europa...

Consecuencias reales de la emisión:

- a) RENFE envió a operarios y técnicos a arreglar la maldita catenaria.
- b) Tuvimos que advertir de nuevo, a mitad de emisión del programa, de que aquello no era más que una ficción.
- c) Algún periódico paró las rotativas.

d) Una radio de cobertura nacional dio la noticia en el boletín de las 4,00h.

Al parecer, sí había gente al otro lado de la radio, y la bola creció cuando empezaron a llamarse entre ellos por teléfono.

Al día siguiente tuvimos que pedir disculpas y la cadena difundió un comunicado en el que lamentaba todo lo sucedido.

En realidad, a esa hora de la madrugada no había ningún tren programado que tuviera un trazado, ni siquiera parecido, a los que se hacía referencia. Y menos de Alta Velocidad.

Todos los nombres de organismos, centros de control, cargos, así como compañeros que aparecen haciendo la supuesta cobertura informativa, eran inventados.

El programa Si amanece nos vamos siguió emitiéndose como líder de audiencia en su franja horaria durante diecisiete temporadas más. En el año 2009 obtuvo el Premio Ondas al Mejor Programa Nacional de radio.

Gracias a todos los que contribuyeron a que esta historia fuera real.

Roberto Sánchez

Consideraciones técnicas

El guión se ha mantenido tal como fue escrito en su momento, incluyendo la nomenclatura en las referencias a Separadores o Sintonías, así como a cualquier otro recurso sonoro al que se aludiera. El nombre de cada uno de ellos obedece a un código interno con el que se identificaban en función de su duración, estilo o utilidad práctica.

Todavía no estaba implementado ningún programa digital para la producción ni realización y se lanzaban todos los audios en cartucheras, reproductores de CD, y en raras ocasiones en Mini-Disc.

La grabación se hizo en falso directo y en tiempo real. No se añadió nada en post producción, ni mezclas, ni edición de ningún tipo.

El Guion

LA NOCHE DE LOS TRENES ROTOS

Una ficción radiofónica del programa

Si amanece, nos vamos

CONTROL

SINTONÍA SI AMANECE NOS VAMOS

ROBERTO

Hola, ¿qué tal? Buenas noches. Felices madrugadas de radio.

¿Se han preguntado ustedes en alguna ocasión qué ocurriría si, un día cualquiera, el sustento de la tecnología de la que dependemos, de repente se desmorona?

Vivimos en una sociedad que tiene apoyadas sus bases de comunicación, de transporte, y de contacto con el mundo exterior, en la cibernética: en el desarrollo de la informática, cuyas autopistas y bases de datos esconden el motor de gran parte de las actividades imprescindibles para entender la forma de vida como la entendemos en este final de siglo. Por otra parte, es tanta la información que se comparte y se distribuye por esos nuevos tentáculos, es tanta la exposición a hechos, noticias y datos que tenemos cada día, que es posible que estemos articulando un nuevo Universo.

La aldea global, como territorio minúsculo al que ha quedado reducido el planeta tierra, se nos ha quedado pequeño. Desde nuestra casa podemos consultar la base de datos o bibliográfica de una universidad americana, a la vez que reservamos unas entradas en un asiento concreto en un teatro de Londres. El billete de avión ya lo hemos encargado también desde la terminal de ordenador de nuestro domicilio.

Han cambiado las costumbres, los usos, la concepción que teníamos de las distancias. Y a la vez, al sumergirnos en el nuevo Universo que se entreteje en las entrañas de estas redes de comunicación y de acercamiento, estamos navegando en un mundo que estamos creando nosotros a nuestro gusto y medida.

No sé si esto nos podría llevar a confundir realidad con ficción. O, incluso, a preguntarnos: ¿Qué es ficción y qué es realidad?. No se dejen engañar por las apariencias. Lo que van a escuchar en

los próximos minutos es la expresión radiofónica que nos ha parecido más oportuna de intentar responder a alguna de esas preguntas. También la de auscultar el corazón de este medio.

Nuestro referente: La Guerra de Los Mundos que pusiera en antena de la CBS americana el maestro Orson Welles en la noche de Halloween de 1939.

CONTROL

CARTUCHO SEPARADOR 1.15

ROBERTO

Aunque no es lo habitual en este programa, en esta madrugada de transición del jueves al viernes vamos a hacer una excepción. Vamos a poner un punto y seguido a nuestra propuesta de ayer. Nos quedaron un sinfín de preguntas sin respuestas por resolver, y muy interesantes la mayoría de ellas. Ya saben, por tanto, que desde este momento pueden marcar el 412 51 61, prefijo 93 si su llamada la hacen desde fuera de Barcelona.

Se trata de que ustedes, si tienen algún interrogante que hacer y no han encontrado su respuesta hasta el momento, intenten que otro oyente les pueda sacar de dudas. También si buscan algún objeto, algo material que represente sentimentalmente algo importante para ustedes, que soliciten que alguien les pueda dar una pista sobre cómo conseguirlo. No se trata, y esto ha de quedar claro, de ningún espacio con vocación de compraventa, sin ningún ánimo mercantilista. Tampoco hace falta que pongan retos o pruebas de conocimientos al resto de los oyentes.

CONTROL

CD U2 WITH OR WITHOUT YOU

ROBERTO

Apareció en una revista americana, y decía así. Es una de las citas que nos gusta rescatar de vez en cuando, en el momento de proponerles que aprovechen la radio para buscar las respuestas más difíciles a sus preguntas más incómodas.

Dice así: «El aprendizaje del hombre suele pasar por tres etapas. En la primera aprende las respuestas correctas. En la segunda, a hacer preguntas. En la tercera y última, qué preguntas vale la pena plantear».

CONTROL

CARTUCHO SINTONÍA SI AMANECE-A

ROBERTO

David, desde Castellón... Buenas Noches.

OYENTE 1

(sonido telefónico)

Buenas noches...yo quería a ver si los oyentes me podían sacar de esta duda que tengo. Quisiera saber si los actores cuando doblan una película, los actores, o los locutores, si ven el texto en una pantalla , o si lo leen en un papel, o si lo tienen memorizado. Bueno, a ver si alguien me explica cómo es la labor del doblaje.

ROBERTO

¿Algo más David ?

OYENTE 1

Bueno, sí. Si los sonidos de los efectos que se producen en una escena ya vienen en la película, o si se tienen que hacer en el estudio de doblaje.

ROBERTO

De acuerdo, David. A ver si alguno de los profesionales del doblaje, que son muchos en España, nos está escuchando y quiere responderte. Gracias. Buenas Noches.

OYENTE 1

Adiós, buenas noches.

CONTROL

SINTONÍA SI AMANECE-B

ROBERTO

Lourdes, Salamanca. Buenas Noches.

OYENTE 2

(Sonido telefónico)

Hola, ¿qué tal?

ROBERTO

Muy bien. ¿Preguntas o respuestas, Lourdes?

OYENTE 2

Una pregunta quería hacer. Como sé que en algún programa se ha hablado de las diferencias entre el hemisferio norte y el hemisferio sur de la tierra, yo, lo que no sé, y me gustaría que alguien me contestara, es cuándo se celebran las vacaciones en Argentina. Igual que aquí es habitual tomar las vacaciones en verano, en agosto, y como su verano coincide con la navidad ...

ROBERTO

Tu quieres saber si en un país donde se dan esas circunstancias, en Argentina, por ejemplo, lo habitual es hacer vacaciones en Agosto, que allí haría frío.

OYENTE 2

Sí, o en verano para ellos, que coincidiría con diciembre. Como sé que hay muchos argentinos en España espero que alguno me responda, porque nunca he tenido oportunidad de preguntárselo a ninguno personalmente, o cuando he conocido a alguno no he caído en preguntarle eso.

ROBERTO

Esperemos que haya suerte. Gracias Lourdes, buenas noches.

OYENTE 2

Gracias a vosotros. Adiós.

CONTROL

SINTONÍA SI AMANECE C

ROBERTO

De momento es noche de preguntas. A ver qué nos cuentan desde Valencia. Ernesto.

OYENTE 3

Hola, buenas noches.

ROBERTO

Cuéntanos.

OYENTE 3

Yo es que soy fumador empedernido.

ROBERTO

¿De los arrepentidos que ha intentado de todo para vencer el vici

OYENTE 3

Sí, más o menos. Pero lo que yo me pregunto sobre el tabaco es si la nicotina y el alquitrán, que dicen que son las partes malas de un cigarro, las que de verdad hacen daño a la salud; si la

nicotina y el alquitrán son parte de la hoja natural del tabaco o si se le añade de forma química por los fabricantes.

ROBERTO

¿Cuánto fumas al día?

OYENTE 3

Más que al día, casi que a la noche, porque es cuando estoy trabajando. Estoy aquí solo y me aburro y no hago más que encender un cigarro, y otro, y pierdo la cuenta.

ROBERTO

Bueno, esperemos que alguien te saque de dudas sobre si es natural o artificial el nivel de los componentes tóxicos del tabaco.

Lo que estaba pensando, Ernesto, es que si fuera natural de la hoja de tabaco, entonces imagino que sería un proceso químico al que se sometería para bajar esos índices en el llamado tabaco light. No sé. Lo dejamos aquí, Ernesto que, además, vamos a hacer un pequeño inciso en el programa de esta noche.

Acabamos de recibir una nota de urgencia que podría afectar a muchos de los que nos escuchan en este momento.

CONTROL

CARTUCHO INDICATIVO-A

ROBERTO

Es una nota informativa que dice lo siguiente: «Todos los trenes que estaban en circulación, y aquellos servicios que tenían prevista su salida desde las 2 de la madrugada, han dejado de funcionar por una avería que no está localizada, pero que se sospecha que parte desde la red de fluido principal de la catenaria-matriz de la red ferroviaria. Afecta, por lo tanto, a la totalidad de la red Estatal». Ahora no podríamos concretarles cuántos casos concretos se pueden ver detenidos a estas horas, pero según esta nota informativa parece tratarse de una extraña avería, grave, sin precedentes, y que tiene detenidos en diferentes puntos a todos los trenes, de todas las características, que estuvieran en camino. Se avisa también sobre la dificultad de acceder al

origen de la extraña avería y, por lo tanto, de solventarla en las próximas horas.

Esperamos poder ampliarles esta información y recabar más datos sobre el alcance de la misma. Nuestros compañeros ya se han puesto en ello. Vamos a intentar recuperar el tono y el ritmo de normalidad a la espera de que la normalidad se restablezca en el servicio ferroviario. Ya les digo, sobre cualquier novedad que pudiera surgir en los próximos minutos, les tendremos informados.

Teníamos esperando a Raquel. Raquel, Buenas noches.

OYENTE 4

Hola, buenas noches.

ROBERTO

Desde Madrid, ¿verdad?

OYENTE 4

Sí, y quería dar respuesta a David. Me parece que era el primer chico que ha llamado y preguntaba sobre el método de trabajo de los actores de doblaje en España.

ROBERTO

¿Tú te dedicas al doblaje ?

OYENTE 4

Bueno, profesionalmente todavía no, porque el mercado está un poco complicadillo, pero he estado estudiando en una escuela de doblaje, aquí en Madrid, y hemos ido con el profesor, que es director de doblaje, a los estudios a ver alguna que otra sesión de doblaje. Le quería responder a ese chico que las películas o las series se doblan por trozos (para entendernos), y que los actores lo tienen escrito, pero han de mirar a la pantalla para acoplar sus palabras al movimiento de los labios de los personajes, y que deben fijarse también en un crono que sale en un extremo de la pantalla, que puede servir de guía para saber cuándo han de empezar o cuando han de hacer según que sonido.

ROBERTO

No, si fácil no deber ser. Así que hay que tener, además de aptitudes naturales de voz, una capacidad especial para interpretar y, por lo que nos cuentas, mucha técnica.

OYENTE 4

Y mucha suerte para trabajar.

ROBERTO

Por cierto, también preguntaba el oyente de Castellón si los sonidos de fondo de la película, los pasos, o cuando se cierra una puerta, también se incorporan desde el estudio de doblaje.

OYENTE

Yo tengo entendido que la mayoría de esos sonidos ya vienen, si es una película, por ejemplo, en la banda sonora, en otra pista de sonido, pero si el actor habla por teléfono, pues el sonido telefónico sí que se tiene que fingir técnicamente.

ROBERTO

De acuerdo, Raquel. Muchas gracias. Buenas noches.

OYENTE 4

Adiós, gracias.

CONTROL

SINTONÍA XXX

ROBERTO

Parece que va tomando carácter la noticia que les avanzábamos hace unos instantes. Por la

dimensión que van tomando los acontecimientos y las consecuencias que pueden tener para este día que está amaneciendo, vamos a detenernos en ella.

Buscamos nuevos datos sobre esa nota informativa que hacía referencia a un gran y extraño parón en toda la red ferroviaria de nuestro país. Al parecer, la causa se está buscando en la matriz que ordena la distribución del fluido necesario para cada uno de los trayectos. Por lo tanto, la noticia surgía desde el centro de Control de Servicios Especiales Ferroviarios en la capital de España .

Creo que estamos en disposición de hablar con uno de los técnicos que está trabajando en las labores de localización e intento de subsanar esa grave avería.

Francisco Carracedo, buenas noches.

CARRACEDO

(Sonido telefónico) (Cartucho Oficina-1 de fondo también en sonido telefónico)

Hola, buenas noches.

ROBERTO

Francisco Carracedo es inspector del servicio especial de abastecimiento de redes. Señor Carracedo, ¿ahora mismo no está funcionando ningún tren en España?

CARRACEDO

Así es. Desde las dos de la madrugada y algunos minutos no existe fluido en ninguna de las redes nacionales. Eso quiere decir que es técnicamente imposible que ningún convoy —ninguna máquina — pueda llevar a cabo su trayecto programado.

ROBERTO

La alarma, además de la sorpresa, ha saltado desde ese momento. Como nos dice, sobre las dos de la madrugada, y están trabajando, en principio, en la búsqueda del origen de esta avería que no tiene antecedentes.

CARRACEDO

Si es algo del todo incomprensible porque se tienen que dar muchas casualidades desastrosas,

para entendernos, para que se produzca un parón como el que ahora mismo nos afecta. Y la dificultad en encontrar el origen de la avería a estas horas de la madrugada, nos hace temer que los primeros trenes de la mañana no se vayan a poner en marcha.

ROBERTO

¿Eso querría decir que los trayectos de cercanías alrededor de las grandes ciudades como Madrid o Barcelona, Valencia, etc ... que aglutinan gran número de pasajeros en las primeras horas de la mañana, están en peligro de ser suspendidas?

CARRACEDO

No quisiera aventurar lo que, de momento, es tan sólo una hipótesis, pero, evidentemente, el tiempo se nos va echando encima y, ya le digo, el problema es detectar de dónde parte la avería y después ver las posibilidades que hay de recuperar la normalidad.

ROBERTO

¿Barajan ustedes ahora mismo alguna sospecha sobre el por qué de «el gran parón»?

CARRACEDO

Bueno, después de las primeras inspecciones de rigor, ahora se están centrando las actuaciones de todos los técnicos en el sistema central informático que es el que dá las órdenes en ese sentido, pero que, como le decía antes, es harto impensable que pueda ser sólo esto porque, lógicamente, la red dispone de un sistema de emergencia sustitutivo que hubiera arrancado en su lugar.

ROBERTO

¿Son muchos los trenes detenidos en este momento?

CARRACEDO

Sí, ya le digo que todos los que estaban en circulación sobre las dos de la madrugada han tenido que detenerse en el punto donde se encontraban a. A la mayoría no les ha quedado fuerza ni para detenerse en la estación más cercana. Dependía del punto del trayecto donde les hubiera sorprendido la avería.

ROBERTO

Señor Carracedo, ¿tienen ustedes medios de comunicarse con los responsables de los trenes?

CARRACEDO

Sí, en gran parte de ellos existen teléfonos autónomos y hemos estado en contacto para informarles de lo único que sabemos aquí hasta ahora, que es lo que les estamos contando.

ROBERTO

De seguir la situación de la misma manera, con la imposibilidad de devolver desde el ordenador central la fuerza de la red, ¿es posible poner a esos pasajeros algún sistema sustitutivo de transporte por carretera ?

CARRACEDO

Sí, ya estamos trabajando en ello, y las primeras informaciones que solicitamos es saber cuántos pasajeros están a bordo de cada tren, porque a esa información tampoco podemos acceder desde los monitores centrales.

ROBERTO

Parece que no podemos avanzar más, así que no queremos interrumpirle en su labor y, si no tiene inconveniente, dentro de unos minutos intentaríamos hablar de nuevo con usted o alguno de los trabajadores de los Servicios Especiales Ferroviarios que se han movilizad o a estas horas de la madrugada con tal de averiguar: primero, cómo se ha podido producir esa avería total, y la manera de subsanarla. Señor Carracedo, inspector del servicio especial de abastecimiento de la red ferroviaria, gracias. Buenas noches.

CARRACEDO

A ustedes ... adiós.

ROBERTO

Es lógico que el programa de esta madrugada haya tomado otro rumbo, obligado por los acontecimientos. Nuestra redacción continúa intentando ampliar las primeras informaciones que empiezan a llegar, confusas al respecto de una gran avería que habría paralizado, como nos acaban de confirmar, toda la vía de ferrocarril en nuestro territorio ...

... sí, me dicen que ya podemos establecer comunicación con el próximo testimonio. Entenderán ustedes que se nos hace difícil poder contactar con aquellos que nos podrían arrojar algún dato de interés que sirviera para despejar las dudas, por la misma incertidumbre del alcance del hecho, y porque a las personas que están conociéndolo, sobre el terreno, nos las imaginamos afanosamente ocupadas en sus tareas técnicas.

...Ahora si, nos vamos hasta el Centro de Control del Tren de Gran Velocidad. Daniel Gorospe, buenas noches.

GOROSPE

(Sonido telefónico) (Cartucho Oficina-Tel de fondo)

Hola, buenas noches.

ROBERTO

El Señor Gorospe es controlador del Tren de Gran Velocidad. Ante la dimensión de la noticia, ¿este tren especial se vé afectado también en este instante ?

GOROSPE

El Tren de Gran Velocidad tiene una vía diferenciada y, por lo tanto, un sistema de autonomía de energía que nada tiene que ver con la red convencional. Sin embargo, el tren que ahora mismo está en funcionamiento no responde a los comandos de detención.

ROBERTO

¿Lo que nos dice querría decir que, no sólo el sistema básico central de la red ferroviaria estaría afectado, sino que tendríamos que empezar a pensar en una avería de otra índole superior?

GOROSPE

Si, la verdad es que pensar en una coincidencia es absurdo...

Espere un momento, por favor...

ROBERTO

Si, señor Gorospe, no quisiéramos interrumpirle o dificultarle...

GOROSPE

No... perdonen un instante, que me están facilitando los últimos datos de los que disponemos sobre el alcance de la avería en el Tren de Gran Velocidad.

(Se oye una voz de fondo comentando algo como: «Entre Ciudad Real y Córdoba no se ha detectado ninguna anomalía en la vía especial, y será en alguna de las estaciones de balizas intermedias donde podamos detener al tren si empieza a responder»)

ROBERTO

Hemos escuchado algunas especificaciones de cómo están las cosas...

GOROSPE

No sé si habrán podido entender lo que me decía el compañero. Ahora mismo estamos articulando un dispositivo para detener a la máquina.

ROBERTO

¿En qué punto piensan que será posible ?

GOROSPE

Estos mecanismos de emergencia ya están dispuestos para casos de este tipo y, en una recta existente a unos kilómetros antes de llegar a una de las estaciones básicas, creo que podremos bloquear del todo al tren. Entenderá que no le diga el punto exacto por motivos de seguridad.

ROBERTO

Por una parte, lo que estamos comprobando es que la dimensión de este gran parón se puede

limitar, de momento, a los quebraderos de cabeza que les va a ocasionar a los viajeros que están detenidos y a la espera de noticias en diferentes puntos de España. Igual que a los usuarios de los primeros trenes de la mañana, especialmente de la red de cercanías. Pero, señor Gorospe, ¿han barajado ustedes la teoría o la hipótesis de un posible sabotaje, de que la avería o averías sean provocadas?

GOROSPE

(duda) ...no sirve de nada poner en alerta ... en una falsa alerta ... a aquellos mecanismos ... o incluso a la población ... poniendo sobre la mesa todas las posibles causas del parón. Además, todavía es pronto y, como no se ha localizado el origen de la avería, sería una quiniela, o un juego en el que no sería serio entrar en estos momentos.

ROBERTO

Señor Gorospe, del centro de control del Tren de Gran Velocidad, no le interrumpimos más esta noche en la que el trabajo de ustedes ha de resultar fundamental para solucionar el conflicto técnico al que se enfrentan, y del que mantendremos a nuestra audiencia informados en la medida en que ustedes vayan despejando alguna de las incógnitas, que ahora mismo son muchas en torno a este parón. Señor Gorospe, gracias de nuevo.

GOROSPE

A ustedes, buenas noches.

CONTROL

CARTUCHO SINTONÍA

ROBERTO

Como se pueden imaginar, no es nada fácil ordenar lo poquito que se sabe a esta hora de la noche. Lo poco que se sabe, que, sin embargo, está desencadenando un aluvión de informaciones y de datos —muchos de ellos contradictorios— sobre los que estamos trabajando sobre el terreno, para ofrecérselos de la forma más ordenada posible; para que el caos que puede llegar a producirse no nos vaya a contagiar a nosotros y, por ende, a todos ustedes.

Recordemos, Gregorio Benítez, el texto de la primera nota informativa que se daba, oficialmente, minutos después de las tres de la madrugada.

GREGORIO

Si, según esta información, todos los trenes que estaban en circulación, y aquellos servicios que tenían prevista su salida desde las 2 de la madrugada, han dejado de funcionar por una avería que no está localizada, aunque se sospecha que tiene su origen en la red principal de fluido de la catenaria matriz de la red ferroviaria. Afecta a la totalidad de la red estatal

ROBERTO

Y desde ese momento hemos podido hablar con la Inspección del Servicio Especial de Control.

GREGORIO

Sí, desde allí nos confirmaban el alcance de la noticia, así como la dificultad informática para acceder al origen de la avería. A esta hora parece más que probable que tendrán que suspenderse todos los servicios de cercanías previstos para las primeras horas del día, como es habitual.

ROBERTO

Muchos viajeros es posible que nos estén escuchando desde cualquiera de los puntos de España donde han quedado inmovilizados sus trenes, y creo que dentro de unos instantes vamos a poder contactar con uno de ellos, para ver si se les ha informado ya de lo que ocurre y se les ha dado algún tipo de alternativa. También hemos hablado hace unos instantes con el Centro de Control del Tren de Gran Velocidad

GREGORIO

También ha afectado a este servicio la avería aunque, según nos han dicho, no se nutren del mismo ordenador, ya que es una vía totalmente independiente. Esta circunstancia es la que hace sospechar de la existencia de algún sabotaje.

ROBERTO

Ya nos decía el portavoz del Tren de Gran Velocidad que, a estas alturas, era especialmente aventurado adelantar cualquier tipo de hipótesis. Ahora mismo se estaba intentando detener a este tren entre Ciudad Real y Córdoba.

GREGORIO

Sí, un compañero de la redacción de la Cadena SER ya se está acercando a ese punto que, por motivos de seguridad, no ha querido decir nuestro interlocutor públicamente.

ROBERTO

Alejandro, buenas noches.

ALEJANDRO

(Viajero que se ha puesto en contacto con nosotros por teléfono móvil y, por lo tanto, debe sonar defectuoso) (Cartucho Estación de fondo)

Hola, buenas noches.

ROBERTO

Usted es uno de los viajeros afectados por ese parón...

ALEJANDRO

Exactamente.

ROBERTO

¿Dónde se encuentra usted?

ALEJANDRO

Llevamos aquí más de una hora parados. Estamos en Játiva, en la provincia de Valencia.

ROBERTO

¿En la estación de Játiva?

ALEJANDRO

No, esa fue la última estación que pasamos. Hacía como diez minutos que habíamos parado en Játiva, y el tren había tomado el ritmo otra vez. Y, de repente, se detuvo.

ROBERTO

¿Les han informado del motivo del parón?

ALEJANDRO

Bueno, nos han dicho que se debe a una avería. El revisor nos lo ha dicho. Pero, después de que lo hubiéramos escuchado por la radio. Al ser una hora tan de noche, muchos de nosotros íbamos durmiendo y no habíamos reparado en que estábamos tanto tiempo detenidos.

ROBERTO

¿Hacia dónde va usted?

ALEJANDRO

Yo vengo de Tarragona y voy a Málaga

ROBERTO

¿Ya saben que la avería es grave y que no va a ser fácil, ni rápido, ponerles de nuevo en movimiento?

ALEJANDRO

Sí, eso es lo que hemos escuchado con una radio que tenía yo puesta. Les estaba escuchando a ustedes, y por eso me he decidido a llamarles, porque como llevo un teléfono móvil...

ROBERTO

¿Y les han dado alguna alternativa?

ALEJANDRO

Todavía no nos han dicho nada ... pero les estábamos escuchando , y estaba pensando que el darnos un transporte alternativo, por carretera, por ejemplo, no sé si iba a ser fácil, porque aquí está muy oscuro, pero me dá la sensación de que estamos muy lejos de la carretera.

ROBERTO

Si le parece, Alejandro, y abusando un poco de la confianza demostrada, ahora nuestros compañeros le toman el número de teléfono y nosotros le intentaremos llamar dentro de unos minutos para ver cómo sigue la situación, ¿le parece?

ALEJANDRO

Sí, perfecto, a su entera disposición.

ROBERTO

Gracias, buenas noches.

Nuestra primera comunicación nos llevó al Centro del Servicio Especial de Abastecimiento de Redes, desde donde el señor Carracedo, Inspector Jefe de este organismo nos ponía al corriente de los primeros detalles. Hasta allí nos vamos de nuevo porque ya se ha desplazado hasta ese lugar nuestra compañera Luisa Tomás.

Luisa, ¿tenemos nuevos datos?

LUISA

(Redactora. tono informativos) (Cartucho "Oficina-2" de fondo)

(Sonido Teléfono Móvil)

Sí, desde aquí podemos contar que el movimiento de técnicos ha ido en aumento en los últimos minutos, al igual que los teléfonos de esta Dirección General, que no han parado de sonar ni un solo instante desde hace una hora. La actividad es frenética e impropia de esta hora de la madrugada. Se triplican los esfuerzos por intentar dar con el origen del mal. El sistema informático de la red de abastecimiento está centrando los trabajos y los esfuerzos de todos los especialistas desplazados hasta este centro. Caras de preocupación y pocas explicaciones a la prensa, a los medios de comunicación. «No pueden detenerse para hablar con los medios». Esta ha sido la última consigna que han recibido por parte de los inspectores que están supervisando todo el trabajo, que, como decimos, se está centrando en el sistema radial informático. Un fallo en el sistema podría haber dado al traste con todo el fluido básico de la red de ferrocarriles. Empieza a cobrar fuerza en los pasillos la hipótesis que apunta a que se pueda tratar de un sabotaje.

En estos momentos estamos cerca de Francisco Carracedo, que está dirigiendo toda la operación...

(Se escucha de fondo a

CARRACEDO atendiendo teléfonos y dando instrucciones)

...con el que hablásteis hace unos minutos, y que no sé si se podrá poner un momento. o acercarse para darnos nuevas informaciones.

Nos hace un gesto ostensible de que es imposible. Nos pide que le entendamos; que le disculpemos.

ROBERTO

Volveremos a ese punto, centro neurálgico de los trabajos de investigación y búsqueda del origen de la avería que ha obligado a detenerse a todos los trenes en España que estaban circulando. Mantenemos abierta esa línea, por si se produjeran novedades.

El caso ha dado en estos momentos un salto cualitativo, según las informaciones que ahora, y por diferentes fuentes, nos están llegando hasta el estudio de la Cadena SER. Esas informaciones hablan de un posible apagón general en la iluminación de las carreteras y autopistas de la red nacional. Es decir, esas informaciones apuntan a que los peajes de las autopistas han sufrido también un fuerte apagón que les obliga a tener que alterar su funcionamiento normal. No sabemos en qué sentido, pero, repetimos: el apagón sería también extensible a la red de iluminación, de fluido eléctrico, de la red de tráfico rodado.

Llega con más información, Gregorio Benítez.

GREGORIO

Un despacho de la agencia Unité Press, fechado en París, se hace eco de esta información y asegura que una avería de las mismas características se habría detectado, aproximadamente a la misma hora, en las redes de fluido y comunicación en todo el territorio Francés y en Portugal.

También en los países vecinos han tenido que ser suspendidos todos los servicios ferroviarios y el panorama es muy similar al que les estamos contando aquí en España.

ROBERTO

Es un despacho de una agencia francesa que también vamos a confirmar en cuanto nos sea posible.

Pero, nos dicen desde el control que las comunicaciones telefónicas están saturadas y no es fácil en estos momentos ponernos en contacto con nuestros compañeros o representantes de los medios de comunicación en Portugal o en Francia.

Imaginamos que la redacción de los periódicos o las emisoras de radio en estos países deben estar trabajando también a un ritmo frenético, recabando información sobre este extraño suceso.

Les decíamos que, en otro de los frentes informativos que se están presentando esta noche, una compañera de la Cadena SER en Castilla-La Mancha estaba acercándose a ese punto

indeterminado entre Ciudad Real y Córdoba donde el Tren de Gran Velocidad iba a intentar ser detenido. Parece que, hasta el momento, no tenemos ningún dato complementario al respecto. Pero nuestro compañera, Lucía Carrasco ha llegado a la estación de Manzanares, y allí se ha topado con un panorama que muy bien podría describir la situación que les estamos trasladando.

Lucía Carrasco, estación de Manzanares, buenas noches.

CARRASCO

(Sonido Teléfono Móvil) (Cartucho Estación de fondo)

Buenas noches.

ROBERTO

Esa estación, además, es punto de enclave, punto de encuentro y bifurcación principal de las arterias ferroviarias de la zona sur y los diferentes enlaces con Extremadura.

CARRASCO

Así es. Aquí, en Manzanares lo común es ver a muchos pasajeros en el andén, en la cafetería o en las tiendas, haciendo tiempo mientras se produce el cambio de vía de algunos servicios (...) (Se corta la comunicación)

ROBERTO

Sí, atención... ¿Lucía Carrasco ?

Bien, hemos perdido la comunicación con nuestra compañera desplazada a una de las estaciones, como nos intentaba contar ella, una de las estaciones clave en la distribución de pasajeros que llegan desde el norte de España con diferentes destinos: hacia la zona más occidental de Andalucía o hacia Extremadura. Es, por tanto, una estación en la que convergen un gran número de viajeros. Parece que ante la imposibilidad de que los trenes puedan seguir su curso habitual, la espera de esos pasajeros se está haciendo interminable. Mucho más larga de lo habitual.

Es imposible retomar la línea con ese punto informativo.

Lo seguiremos intentando en los próximos minutos.

Primero fueron los trenes. Más tarde, parece que un corte de fluido eléctrico estaría afectando al tráfico en carretera. Otras informaciones fechadas en París hablan de un paisaje, muy parecido, en Francia, también en Portugal.

No sabemos si

describir la situación como una situación de caos, pero , al menos, sí altamente preocupante, a la vez que intrigante por la magnitud y por la falta de explicaciones lógicas que apunten al por qué de

lo que está ocurriendo.

Es una situación de bloqueo de los principales motores del transporte, y nos preguntamos, en este instante, si estará afectando, en alguna medida, a otros sectores de las comunicaciones, como pudiera ser el del transporte aéreo.

Nos acercamos al Centro de Control de Aviación Comercial y Transporte de Viajeros. Francisco Altimira, buenas noches.

ALTIMIRA

(Sonido telefónico)

(Cartucho Oficina-1 de fondo)

Muy buenas noches.

ROBERTO

Estamos al habla con el Controlador Jefe del centro de Torrejón, el centro desde donde se controla, básicamente el tráfico aéreo en nuestro país. Señor Altimira, ¿el transporte comercial por aire se está viendo también afectado de alguna manera?

ALTIMIRA

Pues mire, yo ahora mismo estoy en disposición

de informarles de algunas medidas preventivas que hemos adoptado, con carácter, vuelvo a repetir, tan sólo preventivo, por si se presentara alguna anomalía que afectara al correcto funcionamiento de la fluidez del tráfico aéreo.

Si bien es cierto que ahora mismo existe una sospecha de que los sistemas de control informático no están rindiendo al cien por cien de sus posibilidades, hemos creído oportuno poner en marcha los resortes que aseguren la capacidad para atender los casos de emergencia

ROBERTO

¿Eso quiere decir que, si nos encontráramos en una hora punta, no se podrían atender todos los vuelos previstos?

ALTIMIRA

Ya le digo que es pronto para hacer ese diagnóstico tan catastrofista. Lo que le puedo decir es que, en prevención de que nuestra red de control también se haya visto afectada, y mientras se está investigando sobre la dimensión de esa avería total, preferimos actuar con mucha cautela.

ROBERTO

Señor Altimira: De seguir así las cosas a primera hora de la mañana, ¿se podrían cancelar todos

los vuelos que dependieran del control de los aeropuertos españoles?

ALTIMIRA

Prefiero que no me insista sobre ese particular porque ahora es hablar de ciencia ficción. Todavía no hay elementos para la alarma, y a esta hora de la madrugada es tan bajo el índice de tráfico aéreo, que aunque estuviera dañada la capacidad del centro de control, se podría dar viabilidad a todos esos vuelos.

ROBERTO

¿Recuerda usted algún precedente que nos situara ante una situación similar a la vivida esta noche?

ALTIMIRA

Bueno,... desde luego, estaba escuchándoles, y estamos intercambiando informaciones entre todos los organismos relacionados con la Red de Transportes, y la verdad es que no salimos de nuestro asombro. No, que yo recuerde no hay ningún antecedente. Pero también es cierto que quizás le estamos dando entre todos una importancia desmesurada, puesto que, como le decía, estaríamos hablando de una situación preventiva más que de alarma. Al menos, en nuestro caso ROBERTO

Señor Altimira, Jefe de Control de Aviación Comercial, en Torrejón, gracias por atender nuestra llamada.

ALTIMIRA

Gracias a ustedes, buenas noches.

ROBERTO

Nuestro compañero Gregorio Benítez acaba de hablar con la Dirección de Transporte Marítimo.

GREGORIO

Sí, en este caso han sido especialmente evasivos y nos comentaban que no hay ninguna comunicación que hacer al respecto. Nos remiten a una nota oficial que daría en breve la Secretaría General de Transportes. Parece que la normalidad que se quiere transmitir desde este organismo está reñida con la frenética actividad que también se lleva a cabo en sus dependencias.

ROBERTO

Nos indican que ahora es posible la comunicación con nuestra compañera de la Cadena SER en

Castilla-La Mancha, Lucía Carrasco, a la que habíamos saludado ya desde la estación de Manzanares.

Nos intentabas contar, Lucía, qué situación se vivía en ese punto neurálgico para el transporte ferroviario con el suroeste español.

CARRASCO

(Sonido teléfono móvil) (Cartucho Efecto Estación de fondo)

Sí, decíamos que, al ser ésta una estación de paso y confluencia de muchos destinos, el parón les ha pillado a muchos de los trenes que tenían que hacer escala en las vías de la misma. Nos encontramos exactamente ahora a pies del andén número 2 , donde descansa el Expreso Lisboa, que tenía que haber salido dirección a Cáceres precisamente a las dos de la madrugada. Este Expreso había parado minutos después de la una para realizar la preceptiva tarea de cambio de destino de trasbordo. Tenía que haber partido sobre las dos, como decíamos y, por lo tanto, ahora el pasaje lleva en esta estación estancado cerca de dos horas y media. La mayoría de ellos permanecen en sus compartimentos, algunos durmiendo y a la espera de que la compañía les dé algún tipo de información sobre si va a continuar el trayecto o se les va a ofrecer una alternativa de transporte a bordo de autobuses.

Este es sólo uno de los ejemplos de los cinco trenes en total que están en una situación similar. La cafetería de la estación sigue trabajando a estas horas de la madrugada, y es fácil ver a mucha gente con la radio pegada al oído, esperando alguna noticia sobre el posible desenlace de esta larguísima avería.

ROBERTO

¿Podemos acercarnos a uno de esos compartimentos?

CARRASCO

En estos momentos estamos accediendo a través de la escalerilla del vagón 103 del Expreso Lisboa vagón de compartimentos de primera clase, que permanecen con las luces apagadas sólo una luz tenue. Parece que son las de emergencia. Nos sirven, al menos, para guiarnos por el interior del tren.

La mayoría de los departamentos están cerrados, y sus ocupantes deben haber decidido dormir a la espera de alguna noticia. Seguimos avanzando, buscando algún departamento que tenga la puerta entreabierto. En el pasillo no hay absolutamente nadie.

Vamos a entrar, con permiso de los ocupantes, en uno de estos compartimentos.

Buenas noches.

VOCES

(Fondo de cuatro voces por mismo canal de teléfono móvil)

Hola hola, buenas noches ... ¿qué tal...?

CARRASCO

Son cuatro los ocupantes. Cuatro jóvenes. ¿Estabais escuchando la radio?

VIAJERO 2

Sí ... Así llevamos desde que esto se paró.

CARRASCO

¿Vais juntos?

VIAJERO 2

No, nos hemos conocido aquí, y los cuatro vamos hacia Extremadura, y coincide que los cuatro nos dedicamos a las ventas. Bueno ya hemos tenido tiempo de contarnos nuestras vidas.

ROBERTO

¿Hay alguna posibilidad de que nos escuchen?

CARRASCO

Sí, Roberto. Enseguida... enseguida te pongo al habla con ellos.

ROBERTO

Estábamos hablando con

VIAJERO 2

Juan Carlos ...

ROBERTO

Buenas noches, Juan Carlos. Nos decías que te dedicas a las ventas y vas, por lo tanto, a Cáceres, por motivos de trabajo VIAJERO 2

Sí, mi idea era empezar a visitar a los clientes mañana por la mañana, pero ya veo que se me van a trastocar todos los planes.

ROBERTO

Además de las informaciones que hayais podido escuchar a través de la radio, ¿se os ha informado de algo?

VIAJERO 2

No, la verdad es que, a estas horas, supongo que es difícil, pero tenemos la esperanza de que alguien nos diga si esto se va a alargar mucho, si tenemos la alternativa de que nos lleven en autobuses...

ROBERTO

¿Es la primera vez que vives una situación parecida ?

VIAJERO 2

Pues la verdad es que, por mi trabajo, viajo con mucha frecuencia, y casi siempre en tren. Y siempre hay retrasos, y sobre todo en estaciones donde se hace el cambio, como aquí, en Manzanares.

Yo, al principio, creía que era como otras veces, que en lugar de tardar cerca de una hora, pues a lo mejor estábamos esperando más de hora y media, porque a veces hay problemas de vía, según dicen. Pero, como lo de esta noche la verdad es que nunca. Es que es un poco desesperante.

ROBERTO

Gracias, Juan Carlos. Y Gracias a Lucía Carrasco, nuestra compañera de la Cadena SER en Castilla, a la que mantenemos de momento en ese punto, en la estación de Manzanares, donde las vías están copadas por trenes que aguardan alguna noticia sobre la posibilidad de poner en funcionamiento la red de comunicaciones.

Ya no se puede hablar exclusivamente de falta de fluido en la red de ferrocarril porque, como hemos comprobado, a tenor de las informaciones que se precipitan sobre la mesa de trabajo de esta emisora, el fluido eléctrico en carreteras y autopistas, o las irregularidades que empiezan a detectarse en otros transportes, hacen del panorama de esta noche algo inédito.

Estábamos buscando algún antecedente. Lo único que recordamos es una situación medianamente parecida, ocurrida en 1988 en Alemania. Aunque, ya les digo, de dimensiones menores.

Nos escucha Joseph Waufman.

JOSEPH

(Acento alemán)

(Sonido telefónico)

Sí, Roberto. Te escucho perfectamente.

ROBERTO

Joseph Wauffman es compañero de profesión, corresponsal en España del diario alemán Der Saitum. A esta hora lo hemos interrumpido mientras se aprestaba a enviar una crónica de urgencia a su periódico Joseph, gracias por atendernos.

JOSEPH

Nada. Ya sabes que es un placer.

ROBERTO

Decíamos que en Alemania, en el año 1988, recordamos una noche de características parecidas a las de esta noche en España. También en Portugal y en Francia.

Sin embargo, el extraño suceso estuvo localizado en la zona de influencia de Frankfurt

JOSEPH

Claro, en aquel caso las consecuencias fueron mucho más mínimas. En abril de 1988, de repente, empezaron a darse una serie de informaciones sobre el parón de los trenes, los fallos en el alumbrado de autopistas, incluso los teléfonos o las redes informáticas no funcionaron al ciento por ciento de ... de ... energía. También empezaron a ocurrir estos casos sobre las altas horas de noche, como hoy. Duró cerca de cinco horas el «apagón energético», como se conoció en términos periodísticos aquel caso. Y después se abrió una investigación de la que pocos resultados trascendieron. Como os podéis imaginar, se apuntaron, desde la especulación, muchas posibles causas: desde el complot de una trama organizada con oscuros fines, hasta un error de previsión gigante por parte de las autoridades o, incluso, los especialistas en temas paranormales argumentaron diferentes causas relacionadas con lo desconocido. Lo cierto es que, después de siete años, no se ha conocido públicamente lo que allí pasó, y el secreto duerme en los archivos de la Policía Federal. En el Berlín que, todavía en aquellas fechas, vivía el proceso de unificación. No faltaron las teorías que apuntaban a un resurgimiento de los dormidos servicios secretos de espionaje que tanto protagonismo tuvieron durante los años de Guerra Fría.

ROBERTO

Esta noche, ¿has podido hablar con tus compañeros corresponsales en Lisboa o en París?

JOSEPH

No. He intentado contrastar informaciones con ellos, pero no sé si es culpa de la saturación de las líneas del teléfono, o porque seguramente estarán ellos también consultando a sus fuentes. He tenido informaciones de allá a través de la central del periódico en Alemania, y me han comentado que tampoco salen de su asombro, igual que mis compatriotas.

ROBERTO

Gracias, Joseph Wauffman, corresponsal en Madrid, en España, del periódico alemán Der Saitum.

Gregorio Benítez se acerca de nuevo para aportar nuevos datos.

GREGORIO

No se ha hecho oficial, de momento, ninguna nota informativa que ahonde sobre lo que hasta este momento sabemos. Estamos a la espera, eso sí, de que el Alto Comisariado de la Red de Transportes, dependiente de la Administración, haga un comunicado oficial que ayude a arrojar algo de luz sobre este asunto.

Ahora las nuevas investigaciones se centran, según hemos podido saber, en medir la posible repercusión que está teniendo esta crisis de fluido, este apagón, en las líneas de comunicación vía telefónica y cómo ha podido verse afectada la red informática que se apoya en estas líneas. Para hacerlo más próximo a todos nosotros: podría ser que, desde este momento, las redes telefónicas estuvieran trabajando a un nivel muy bajo, y que la comunicación que nos hace posible conocer nuestro estado de cuentas en un cajero automático, por ejemplo, también se hiciera algo más que complicado.

ROBERTO

¿Un virus informático? ¿Un sabotaje asestado a las entrañas mismas de la red que abastece las comunicaciones (si es que eso fuera posible)?

¿Una broma de mal gusto?

¿Una saturación de las redes? Son preguntas que, si bien tenemos derecho a hacernos, no son más que especulaciones ante lo asombroso del caso. Nos escucha de nuevo el señor Gorospe, con el que hablábamos hace ya algunos minutos desde el Centro de Control del Tren de Gran Velocidad.

Señor Gorospe, buenas noches de nuevo.

(Línea telefónica en silencio)

Me acababan de informar desde el control que era posible esa comunicación, pero parece que la complicación y la saturación en los teléfonos, como constatamos, también nos está afectando a nosotros. A ver si podemos recuperar esa línea.

Creo que ahora sí. Al menos lo intentamos.

Señor Gorospe.

GOROSPE

(Sonido telefónico)

(Cartucho Oficina-1 con Impresoras de fondo)

Sí, no es esta una noche indicada para hablar mucho por teléfono, y parece que ustedes dependen en gran medida de este medio.

ROBERTO

Esperemos que nos acompañe la suerte. Señor Gorospe,

¿han podido detener al convoy del tren de Gran Velocidad en ese punto que no nos definía, pero que estaba entre Ciudad Real y Córdoba?

GOROSPE

Hemos podido aminorar, disminuir, y reducir en mucho la marcha... Pero, todavía estamos a la espera que entre en una línea recta, en un tramo que es donde preveíamos que a la velocidad a la que va ahora, podríamos acabar por detener.

ROBERTO

¿A qué velocidad circula ahora mismo?

GOROSPE

A 80 kilómetros por hora.

ROBERTO

¿A qué velocidad podría estar circulando por el tramo que señalaba, si no hubiera existido ningún problema?

GOROSPE

A más de 200 Km por hora.

ROBERTO

Tenemos a un compañero que está cerca de ese punto.

Señor Gorospe, ¿sobre qué hora podremos haber detenido a este tren?

GOROSPE

Yo creo que, si todo funciona bien —que no hay motivos para pensar lo contrario—, sobre las cuatro y media de la madrugada ... O tal vez las cuatro y cuarto.

ROBERTO

Estaremos en contacto ... si puede ser.

Volvemos a agradecer al jefe de Control la atención que está teniendo con nosotros, con los oyentes, en definitiva, de esta sintonía.

La que se puede poner ahora en contacto con los estudios centrales es nuestra compañera, Judith

Santos.

¿Dónde te encuentras Judith?

JUDITH

(Sonido teléfono móvil) (Cartucho Autopista de fondo)

Estoy exactamente en el peaje de Martorell, en la autopista A-7, en la conocida como Autopista del Mediterráneo, principal arteria de comunicación por carretera de la costa este de España, y conexión por esta parte con Europa.

El peaje de Martorell se encuentra, por ejemplo en dirección al Sur, a unos 20 kilómetros después de Barcelona.

Todas las luces están apagadas. Nos ha resultado muy extraño casi adivinar el punto donde se encontraba el peaje, muy visible habitualmente, bien señalizado, porque hay indicaciones que advierten de su presencia desde dos kilómetros antes, pero las luces que advierten de su presencia son las que hoy no iluminan este peaje. No puede pasar desapercibido, puesto que hay diez carriles entre las dos direcciones de la autopista. Las tareas de cobro están suspendidas. No se pueden bajar y alzar las barreras y, ni mucho menos habilitar las entradas de pago automático. Una vez pasado el peaje, en esta zona ancha de la autopista, muchos conductores han aprovechado para estacionar su vehículo en los laterales para interesarse sobre lo que está ocurriendo. Otros detienen el coche antes de llegar a la zona de pago, alertados por la imagen insólita, como decíamos, que presenta el peaje. La autopista, por lo tanto, a esta hora es gratis.

ROBERTO

Gracias, Judith. Otro punto más observado a través de los micrófonos de la Cadena SER. Como se pueden imaginar, son muchos los compañeros que se han movilizadado de forma inusual ante el asombroso hecho que les estamos contando.

Panorama muy parecido al que les estamos narrando, al que tiene en nuestro país a los trenes detenidos, la iluminación de las vías de transporte por carretera fuera de servicio, dificultad de todas las comunicaciones, en general. Una estampa parecida, decía un despacho de la agencia Unité Press, se está dando también en Portugal y en Francia.

Marie Morales es una compañera, periodista, de esta agencia, con sede en París, que está trabajando también a esta intempestiva hora. Por el apellido será fácil que adivinen que Marie es hija de emigrantes españoles y habla perfectamente nuestro idioma.

Marie, buenas noches

MARIE

(Sonido Teléfono y Cartucho Oficina-Tel y Cartucho Impresoras de fondo)

(Acento Francés)

Buenas noches desde París.

ROBERTO

¿Tenéis noticias sobre la causa de este apagón que se ha generalizado?

MARIE

Hasta el momento, estamos centralizando, como he podido escuchar que hacéis vosotros en la emisión radiofónica... Estamos centralizando todas las informaciones. Son más testimonios que voces oficiales las que han salido de momento a dar algún tipo de explicación. Los contactos con los diferentes despachos de la administración que están trabajando a ritmos forzados a estas horas son cada vez más complicados, más dificultosos. La principal cadena de radio ha variado su programación desde hace media hora para ofrecer todos los detalles que se van conociendo hasta el instante. Así pues, la Radio Infó se convierte en el único vínculo de la actualidad que tienen los franceses. La televisión no ha tenido tiempo para reaccionar. Se espera que sobre las cinco de la madrugada ya se hayan reunido los miembros del Consejo de Emergencia Civil, órgano que depende de presidencia y, para esa hora, tal vez alguno de sus miembros dé algún tipo de explicación o de reacción. Será difícil que los trenes de cercanías, aquí en Francia, puedan llevar a su trabajo principalmente a más de millón y medio de parisinos que utilizan este medio de transporte cada día desde las cinco y media de la mañana.

ROBERTO

¿Qué está ofreciendo en estos momentos Radio Infó?

MARIE

Si es posible, vamos a intentar escuchar la emisión

en directo que están ofreciendo. Un momento.

(Breve silencio. Se oye cómo se acerca al auricular del teléfono un sonido de radio con una voz femenina en francés.

Marie hace la traducción simultánea)

...tal vez alguno de los viajeros del tren que hacía el recorrido entre Lyon y Burdeos pueda estar escuchándonos y ponerse en contacto con estos estudios. Ahora mismo es uno de los trenes de mayor longitud que no se sabe muy bien dónde puede haberle cogido la falta de fluido. Seguimos intentando retomar la comunicación con el gabinete de observación del tránsito para que nos confirmen si ahora mismo se está trabajando de forma conjunta con los técnicos de otros países vecinos donde se está detectando una situación muy similar a la francesa... el sabotaje, no se sabe con qué fines, sería la causa más sostenida por los técnicos consultados por esta redacción...

ROBERTO

También aquí en España se está esperando algún tipo de respuesta a nuestras llamadas desde las altas instancias de la administración...

Gracias y buenas noches, Marie, portavoz de la agencia Unité Press

La noticia está corriendo como un reguero de pólvora por toda Europa, pero calando de una forma especial en los escenarios donde se da el parón. ...

Augusto Do Roa, buenas noches.

AUGUSTO

(Cartucho Oficina-2)

(Sonido telefónico)

(Acento Portugués)

Buenas noches.

ROBERTO

Augusto Do Roa es periodista de la Radio Nacional Portuguesa Ahora está trabajando en la redacción de esta emisora en Lisboa, y al tanto de todo lo que se sabe que esté ocurriendo.

¿Qué noticias han llegado hasta Portugal, otro de los territorios donde el desconcierto se está apoderando de las comunicaciones y de la red de transportes?

AUGUSTO

Sí, aquí desde Lisboa la situación se observa con preocupación y con asombro. Eran pocos los trenes que estaban en circulación a estas horas de la madrugada, por lo que en los primeros minutos no se había relacionado su estacionamiento con un parón general. Cuando empezaron a llegar informaciones sobre lo que les estaba ocurriendo en España y lo que pasaba en Francia, de repente se activó la alarma. Se ha empezado a investigar sobre las causas no hace muchos minutos. Aquí la red de comunicación de telefonía móvil está casi absolutamente fuera de servicio. De momento, las comunicaciones de teléfono vía terrestre están dando servicio.

ROBERTO

Como ven, no hay muchos cambios a la hora de diagnosticar, o de radiografiar la situación en los diferentes países. Nuestro equipo de producción nos informa de las dificultades, cada vez mayores, de lograr una nítida comunicación telefónica. Como si se tratara de un virus, como si una extraña infección todopoderosa se hubiera apoderado del sistema nervioso de las comunicaciones y estuviera en estos momentos desarrollando su labor más destructiva, cebándose sobre los centros de control , y el supuesto dominio del campo de las telecomunicaciones y el transporte.

Según esta hipótesis, que es la que cobra más fuerza en los últimos minutos, estarían infectados: desde los sistemas de la catenaria central de fluido ferroviario, hasta las comunicaciones

telefónicas, la red de fluido eléctrico de las carreteras y autopistas, y la red informática con sustento telefónico.

Esta sería la aproximación a lo que está pasando. Pero nadie ha podido contarnos hasta el momento ... el por qué está ocurriendo.

GREGORIO

Tenemos ya en línea a Carmen Sánchez-Monge, secretaria del Alto Comisariado para las Comunicaciones y el Transporte ROBERTO

Estábamos intentando esta comunicación desde hace algunos minutos. La señora Sánchez - Monge es la máxima responsable técnica de este organismo que rige desde la Administración el campo que se está viendo sacudido esta madrugada. Señora Sánchez-Monge, buenas noches .

SANCHEZ-MONGE

(Sonido Telefónico)

Sí, buenas noches.

Sé que estaban intentando ponerse en contacto con este gabinete, pero verán que es lógico que el aluvión de llamadas propias del trabajo que estamos llevando a cabo hayan dificultado que hayamos podido hablar antes.

ROBERTO

Sra. Sánchez-Monge, ¿Hay alguna explicación oficial ya por parte de la Administración?

SANCHEZ-MONGE

Pues, lamentablemente tenemos que aceptar que nos está superando la situación ... que no podemos decir, sin embargo, que la situación es del todo incontrolada, porque los técnicos siguen trabajando en ello, junto con los especialistas de Francia, o las autoridades Portuguesas y hay motivos para albergar esperanzas sobre la detección del origen de la avería.

ROBERTO

¿Avería o sabotaje?

SANCHEZ-MONGE

Me va a permitir que nos refiramos al hecho como avería. No sabemos si una avería provocada, pero eso es imposible de saber todavía.

ROBERTO

¿Habían recibido alguna señal de alerta? ¿algún aviso? ¿algún ultimátum?

SANCHEZ-MONGE

No, no ... de eso no ha habido nada ...

ROBERTO

¿Técnicamente sería posible un sabotaje a nivel internacional ?

SANCHEZ-MONGE

No es descartable, ya le digo. Pero creo que tendría que estar hecho conociendo muy bien los sistemas, teniendo una capacidad especial para acceder a ellos, y manejando unos datos absolutamente confidenciales que serían más propios de un relato de ciencia-ficción y no propios de estar en manos de ninguna supuesta organización.

ROBERTO

Señora Sánchez-Monge, ¿hay alguna posibilidad de retornar a la normalidad en las primeras horas de la mañana que parece lógico pensar que es lo que más preocupa al usuario de los trenes de cercanías, o a las oficinas o comercios, que podrían depender de una red telefónica que podría estar saturada, o a los primeros pasajeros de los vuelos que salgan o lleguen a territorio nacional?

SANCHEZ-MONGE

Mire, yo les diría que deberíamos mantener la calma, que es muy difícil que la red de transportes pueda funcionar al cien por cien de sus posibilidades esta mañana, pero que estamos trabajando denodadamente para que esto no sea un caos. No podemos hacer ni les puedo decir más.

ROBERTO

Carmen Sánchez-Monge, responsable de la Red de Transportes... no le entretenemos más, que le estarán solicitando desde diferentes frentes ... Gracias, buenas noches.

SANCHEZ-MONGE

Gracias a ustedes.

CONTROL

INDICATIVO A

FUNDE CON SINTONÍA SI AMANECE-A

ROBERTO

Cuando ocurría algo parecido a lo que acaban de escuchar, salvando las distancias, fue en una noche de Halloween, en la CBS americana. Este programa no ha tenido más intención que la de rendir un sincero homenaje al creador de aquel radio teatro que causó inquietud, y hasta pánico en los años treinta en Estados Unidos. El maestro Orson Welles cerró la emisión tomando la palabra y haciendo un guiño cómplice a la audiencia.

Ni en aquella noche los seres llegados desde otros mundos habían invadido la tierra. ni en este caso ha ocurrido nada con el soporte energético e informático que supuestamente alimenta las redes de transportes y comunicaciones de nuestros días.

Todo ha sido, como decía Orson Welles, "la representación radiofónica de una broma propia de aquella noche", espacio natural proclive para urdir historias increíbles, como en sí lo era ésta.

Den un respiro de alivio porque mañana, salvo novedad u omisión, podrán coger el tren que les lleva al trabajo con toda normalidad. Lo sentimos por ustedes, pero no habrá excusa posible que puedan argumentar ante el jefe.

Reparto

David Dotú Oyente David

Mónica Sánchez Oyente Lourdes

Hugo Newby Oyente Ernesto

Meritxell Aixendri Oyente Raquel

Joan Salvador Francisco Carracedo

Francisco Javier Moreno Daniel Gorospe

David Andía Alejandro/ Viajero 1

Sonia Cansado Luisa Tomás

Luisa Molano Lucía Carrasco

Miguel Sésar Francisco Altimira

Carles Peña Juan Carlos/ Viajero 2

Manuel Acedo Joseph Waufman y Augusto Do Roa

Gloria Prat Judith Santos

Karina Luque Marie Morales

Lucía Espí Locutora Radio Infó

Mónica Hernández Carmen Sánchez-Monge

Rafael Pardo Asistente técnico de realización

Miguel Ripoll Realizador técnico

Gregorio Benítez Gregorio Benítez

Roberto Sánchez Roberto Sánchez

El audio

La emisión completa la puedes encontrar aquí:

Cadena SER

<https://cutt.ly/8eU3Y0u>

Ivoox

<https://cutt.ly/weU8UBo>

Índice

[La noche de los trenes rotos](#)

[Introducción](#)

[Consideraciones técnicas](#)

[El Guion](#)

[Reparto](#)

[El audio](#)