

## 1

**La estación****Noviembre de 1943**

Llegué a la estación completamente ajeno a la urdimbre dispuesta a mi alrededor para hacerme fracasar. Ignoraba aún que desde la sombra alguien estaba moviendo los hilos para impedir el éxito de aquella operación. Desconocía todavía la deslealtad de las personas en quienes había depositado mi confianza. Todos mis sentidos y esfuerzos se concentraban ahora en una única obsesión: cumplir, aún en aquellas adversas circunstancias, la misión que tenía asignada.

Ninguno de los contratiempos que habían ido surgiendo a lo largo de las últimas horas parecía haberme prevenido lo suficiente. Ni siquiera el inesperado abandono de los colaboradores que ella misma me había proporcionado consiguió alertarme. En mi mente no cabía aún la explicación más sencilla, la que cualquiera hubiera imaginado enseguida, la que me resistía a admitir: que alguien me estaba traicionando.

El hecho es que había llegado hasta aquí y estaba firmemente dispuesto a continuar, aunque fuera solo a pesar de que las dificultades aumentaban ahora, hasta el punto de que la probabilidad de éxito era tan remota que ya no justificaba el riesgo que tendría que

asumir. Pero no lograba abstraerme de lo que aquello representaba para mi país y para los Aliados en general. La guerra contra las fuerzas del Eje me exigía olvidar la comodidad de dar media vuelta, aunque me avalasen mil razones para ello. Las circunstancias me obligaban a desdeñar mi propia seguridad. Era consciente de que tenía que contribuir al esfuerzo común de la mejor forma que supiera. Y lo que yo sabía hacer bastante bien era obtener información. Para eso me habían enviado a Madrid. Conocían mis lealtades y mi formación universitaria en el ámbito económico, pero sospechaba que habían tenido muy en cuenta mi preparación militar en el SAS, los comandos de la fuerza aérea para servicios especiales.

Tras superar varios cursillos de inteligencia, me consideraba preparado para alternar mi ocupación habitual con trabajos especiales, un poco más delicados y, desde luego, no muy propios de lo que cabía esperar de mi puesto. Sin embargo, la misión que me había llevado hasta allí era mucho más ambiciosa de lo que pude sospechar, y a las dificultades propias de su ejecución había que añadir los inconvenientes de operar desde un país que no era el mío. Pero todos estábamos absolutamente convencidos de que aquello podría proporcionarnos una ventaja palpable sobre los alemanes, algo que, con toda probabilidad, lograría acercar el final de la contienda.

Ignoraba entonces que todo se convertiría en un rotundo fracaso.

Aquella noche, cuando llegué a la estación, sólo me preocupaba de resguardarme del frío. Tiré del cuello del abrigo hacia arriba tratando de cubrirme las orejas y me calé un poco más el sombrero. Estaba lloviznando cuando me disponía a cruzar el puente sobre el río Aragón. No era muy tarde, quizás fuesen las nueve de la noche, pero todo estaba ya muy oscuro. Sólo la tenue iluminación

del edificio de la estación, al final del puente de piedra, se reflejaba en los mojados adoquines alumbrando el camino lo justo como para no tropezar con algún obstáculo. Algo más lejos, una serie de manchas amarillentas delataban ventanas con luz, aunque no supe de qué edificio se trataba. En aquella noche sin luna y con el agravante de una lluvia pertinaz sólo se alcanzaba a ver lo más cercano.

Las dos orillas del río estaban flanqueadas por hileras de unos árboles altos de los que apenas podía distinguirse su silueta recortada a trechos contra alguna zona de luz, pero cuya presencia se concretaba por el inconfundible rumor de sus hojas movidas por el viento y salpicadas, de vez en cuando, por alguna ráfaga de fina lluvia. Al adentrarme en el puente, el murmullo del agua, fría, oscura y turbulenta, corriendo hacia el valle, se fue superponiendo a otros ruidos prevaleciendo sobre todos ellos. Un escalofrío me recorrió la espalda y no supe distinguir si se debía al frío o al hecho de haber llegado, por fin, a la estación.

Me decepcionó. Las explicaciones que me habían dado hablaban de una estación enorme y lo que estaba viendo era insignificante y de lo más vulgar. Tuve que entrar para darme cuenta de que aquello era sólo un edificio de acceso. La lluvia arreciaba impidiéndome ver más allá de unos pocos metros.

Crucé el pequeño vestíbulo para salir por la puerta de enfrente. Entonces me quedé perplejo: el edificio de viajeros apareció ante mi vista de repente, majestuoso, inmenso, incluso arrogante en su grandiosidad. Era una mole modernista y oscura salpicada de manchas de luz ambarina que escapaba por los cristales de puertas, ventanas y buhardas, permitiendo mostrar la disposición de sus tres plantas. La parte central era la más alta y a cada lado continuaba el edificio casi cien metros más, hasta las torres de los extremos, como la central, pero más pequeñas.

Entre el edificio principal y donde me encontraba estaba el foso por el que discurrían cuatro vías, y no existía ningún paso para viajeros. Tuve que retroceder hasta el interior del edificio de acceso para descubrir las escaleras que conducían al paso subterráneo que cruzaba por debajo de las vías. La lujosa escalera de salida me dejó en el centro del amplio vestíbulo principal, tan impresionante como prometía su exterior. El techo de la cúpula central estaba a no menos de dieciocho o veinte metros. Había muy poca gente, luego comprobaría que esa noche sólo quedaba por salir un tren de pasajeros con destino a Zaragoza, pero el murmullo de las voces de las personas y el moderado ajetreo de la actividad propia de una estación, con puertas que se abren y cierran, carritos portaequipajes que chirrían circulando de un extremo a otro, voces distorsionadas por los altavoces que advertían e informaban sobre andenes y horarios, todo ese universo de ruidos reverberaba en la cúpula del vestíbulo, magnificando la importancia de todo lo que allí sucedía. Me entretuve admirando la riqueza de la decoración y el mobiliario, sorprendente en una estación de ferrocarril española por lo general fría, inhóspita y, sobre todo, austera. Allí no se había escatimado la madera de calidad barnizada con pulcritud y la decoración de los artesonados con volutas y capiteles corintios. Los asientos tapizados de cuero rojo dispuestos en círculo, de espaldas alrededor de unos muebles de bases redondas y otros en fila junto a las paredes laterales, denotaban un elevado nivel de confort e invitaban a sentarse, pero yo no estaba allí para descansar sino para trabajar. Opté por una de las puertas que daba paso al ala izquierda. Junto a ella, una placa dorada mostraba las siglas SNCF cuyo significado conocía: *Société Nationale des Chemins de Fer*. Era la parte francesa. Dudé unos momentos hasta que decidí acercarme un poco para atisbar tras los cristales. Un larguísimo pasillo se abría hasta la torre correspondiente. En un lado, estaban las puertas de

salida al andén y por otro, justo enfrente, las oficinas y ventanillas. Me disponía a entrar cuando reparé en la mesa que estaba dispuesta a modo de mostrador de recepción para controlar —supuse— la entrada a la parte francesa. No fue el ocioso funcionario sentado tras la mesa lo que me detuvo, ni el gendarme francés que con su mosquetón colgado al hombro descansaba indolente, recostado de espaldas contra la pared, apoyando los codos en la repisa de una ventanilla cerrada. No. Lo que me detuvo fue el alemán: un soldado con su Mauser, su casco y el capote gris en cuyo cuello distinguí enseguida los rombos negros, uno con las dos iniciales y el otro con las dos calaveras, confirmando que no se trataba de un simple soldado de la *Wermacht*, sino que pertenecía a las SS.

No merecía la pena arriesgarse. Sin moverme del sitio abrí un poco más la puerta, como un viajero curioso que admiraba la decoración de la parte francesa. Apenas merecí una fugaz mirada de reojo de los guardias. Dando media vuelta, volví a la parte española.

La puerta era igual y, junto a ella, una placa idéntica en la que sólo cambiaban las iniciales. Aquí era RENFE, la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, según me dijeron. Una sociedad recién fundada que fusionaba los Ferrocarriles del Norte con otras compañías menores. También en este lado había un control, lo que me sorprendió porque no había llegado a salir de territorio español y desde allí no se podía pasar a Francia. Mostré mi pasaporte y, antes de que me lo pidieran, exhibí también el permiso de viaje. Entonces era un requisito obligatorio para los extranjeros. Saludé con un breve gesto a la pareja de la Guardia Civil y caminé libremente por el largo pasillo hasta el final. Salí por la torre Norte. Estaba en el andén que daba al río y a la carretera por donde había llegado. Corroboré que por ese lado discurrían cuatro vías, de modo que llegué a la sencilla conclusión de que la primera era utilizada para la