

#### UN DÍA EN LA ESTACIÓN DE SANTA CRUZ A PRINCIPIOS DE LOS SESENTA

A principios de la década de los 60, un niño de unos once o doce años iba en su bicicleta con mucha frecuencia a la estación. Sin saber muy bien por qué, amaba estar junto a las locomotoras, sentir su fuerza, impregnarse de vapor, escuchar los tremendos sonidos de los arranques y ver saltar las chispas desde las ruedas patinando o escapándose desde el hogar. Pero era también, casi sin quererlo, un testigo mudo de la vida de aquella estación, de sus gentes, sus costumbres y sus anécdotas. De las sensaciones, las emociones y los recuerdos de aquel niño, y también de los cabos que de mayor ató mejor o peor, surgen ahora estos pequeños relatos que quiere compartir con sus paisanos y que comienza este año con «el tren de las nueve».

### **EL TREN DE LAS NUEVE**

odo el mundo lo conocía por ese nombre si bien su llegada oficial a la estación de Santa Cruz era a las nueve menos veinte. Era el primer tren del día, salía de Cuenca hacia las seis de la mañana y en el lenguaje de RENFE era nada menos que el «semidirecto» Cuenca-Madrid. Cuantas veces he imaginado, casi como el inicio de una epopeya, la salida de Cuenca en la oscura noche invernal con los vagones todavía casi helados arrastrados por una locomotora que había permanecido toda la noche encendida para asegurar su buen funcionamiento en esas profundas horas de la madrugada.

Ya a las ocho de la mañana aparecían por la estación los más madrugadores. Normalmente eran personas que no viajaban pero que querían participar en ese ambiente que se iba creando poco a poco en la estación y que por unos pocos minutos se convertía en el lugar de reunión de las fuerzas vivas del pueblo. Sobre las ocho y cuarto u ocho y veinte llegaba la «Raspa», aquella vieja camioneta Chevrolet verde que transportaba con no pocas dificultades a las personas que subían desde la Plaza. También llegaba algún que otro «600» y algún carro o carretín. En el andén de la estación y en el vestíbulo del edificio estaban en animada charla gente del campo, maestros que iban a Toledo o a Ocaña, alguno de los curas y no solía faltar a la cita la pareja de la Guardia Civil. Una figura clave era Luis el ordinario que día a día recibía los encargos mas variopintos para Madrid y que volvía con ellos resueltos -y

con las películas para el cine del «tío Boni»— en el último tren de la noche.

A las ocho y veinte todo el mundo estaba pendiente de la «salida». Cuando el tren arrancaba de Tarancón el jefe de la estación de Santa Cruz tocaba la campanilla, señal inequívoca de que en veinte minutos llegaría el semidirecto. Entonces todo el ambiente se transformaba. Los viajeros corrían a comprar los billetes en la taquilla, algunos hombres sacaban su reloj de cadena del bolsillo y lo miraban con gesto complacido o displicente según si había retraso o no. El mozo guardagujas montaba en su bici y se iba hacia la casilla del cambio. Los mas rezagados llegaban corriendo tras haber oído la campanilla a lo lejos, muchos buscaban afanosamente al ordinario para los últimos encargos y un padre señalaba a su hijo el horizonte hacia aquel punto en que tendría ya que verse el penacho de humo de la locomotora a medio camino entre un pueblo y otro.

Al fin, el tren de las nueve aparecía por la curva del paso a nivel con su locomotora «Mikado» negra y reluciente a la cabeza. De pronto abandonaba en agujas la vía directa, se desviaba hacia la del andén principal y por un momento parecía que se iba a echar encima de todos los que esperaban. Retomaba de nuevo su dirección y entraba, majestuosa, vaporosa y chirriante en la estación. En la cabina, acodados el maquinista y el fogonero manejando frenos y regulador, aparecían a los ojos de aquel niño como los héroes de esa epopeya iniciada en Cuenca casi tres horas antes. Tras la máquina y el tender, los furgones de mercancías y de correos, tres o cuatro coches de tercera clase y uno de segunda. Estos coches eran siempre de madera y con frecuencia de «balconcillos» aunque a veces aparecían, o se mezclaban con ellos, los «verderones», también de madera, aunque forrados de chapa metálica verde y de pasillo lateral.

Todo eran carreras en ese momento. Algunos habían averiguado al paso del tren qué vagones iban mas vacíos y se dirigían a ellos, Luis el ordinario se encaminaba con su carricoche y su ayudante y con toda calma hacia su posición habitual; algunos niños tiraban de la manga de la chaqueta de su padre porque querían subir en un vagón de los de balconcillos con unas ventanillas mucho mas bajas y asequibles. Llegaba corriendo algún rezagado que se montaba sin billete bajo la mirada amonestadora del jefe de estación que ya, con gorra y banderín rojos, se dirigía lentamente hacia la locomotora para dar la salida.

Y entonces se oía un pitido agudo y apresurado a lo lejos. Era el «gorrinillo». El «gorrinillo» era un pequeño automotor apodado técnicamente «Zaragoza» y que cubría dos veces



«El gorrinillo».





al día en trayecto de ida y vuelta la línea de Villacañas a Santa Cruz. El apodo le venía de sus dos motores en voladizo que recordaban vagamente la apariencia de un «gorrino». Teóricamente el bueno de «el gorrinillo» debía de llegar un poco antes que el «semidirecto» con el que tenía que enlazar pero no eran pocas las veces que, bien por alifafes del viejo automotor o por retrasos en su trayecto por Lillo, Corral de Almaguer o Mudela, llegaba cuando aquel ya estaba en Santa Cruz. La aparición tardía del «gorrinillo» era algo que preocupaba a todos y a veces soliviantaba a algunos. Era el caso que, según los horarios oficiales, el «semidirecto» debía cruzarse en Villarrubia con el primer TALGO Madrid-Valencia, pero la cosa andaba tan justa, tan justa, que a poco que el «semidirecto» se retrasara o bien lo hiciera el «gorrinillo», el cruce había que hacerlo en Santa Cruz. Entonces la llegada a Madrid también se retrasaba o el enlace en Aranjuez

con el tren «turista», que iba de Madrid a Toledo, se ponía complicado. Ello explica el enfado que suscitaba entre los viajeros el retraso del «gorrinillo», el oteo contínuo del horizonte hasta verle aparecer o el aspecto compungido de sus viajeros mientras esperaban que bajaran sus bultos de la baca sintiéndose blanco de las miradas de los arrogantes viajeros del «semidirecto».

Pero tal circunstancia se convertía en un espectáculo de excepción para alguien que amara los trenes cuando al final aparecía el Talgo. En la vía del andén principal estaba el «semidirecto» con su «Mikado» a la cabeza haciendo vapor y resoplando como un animal enjaulado; por la vía directa imponente, plateado y ligero pasaba raudo el Talgo haciendo sonar su majestuosa sirena —quizás el mas bello sonido del ferrocarril español— y al otro lado del andén secundario descansaba el humilde «gorrinillo» recuperándose de su ajetreada carrera.

Se alejaba presuroso el Talgo hacia Tarancón, arrancaba patinando, resoplando y chirriando la «Mikado» hacia Villarrubia y cuando el último vagón dejaba ya libre el andén algunos chavales buscaban las «perras» que habían puesto sobre los carriles y que aparecían deformadas con apariencias inverosímiles. El «gorrinillo», ahora ya con toda tranquilidad, con su otro motor en marcha, esperaba el fin de la charla entre su maquinista y el jefe de la estación que iba a darle la salida. Sonaba el pitido del jefe, bramaba la bocina del automotor, entraba la primera y el motor rugía mientras aceleraba, después la segunda...y luego quizás, allá a lo lejos, la tercera. La estación se quedaba toda en silencio. Un niño, también en silencio y también en felicidad, tomaba de nuevo su bici y volvía a casa.

A las once menos cuarto llegaría el correo Madrid-Valencia. Estaría esperándole.

**Angel Rivera** 



### UN DÍA EN LA ESTACIÓN DE SANTA CRUZ A PRINCIPIOS DE LOS SESENTA (SEGUNDA PARTE)

A principios de la década de los 60, un niño de unos once o doce años iba en su bicicleta con mucha frecuencia a la estación. Sin saber muy bien por qué, amaba estar junto a las locomotoras, sentir su fuerza, impregnarse de vapor, escuchar los tremendos sonidos de los arranques y ver saltar las chispas desde las ruedas patinando o escapándose desde el hogar. Pero era también, casi sin quererlo, un testigo mudo de la vida de aquella estación, de sus gentes, sus costumbres y sus anécdotas. De las sensaciones, las emociones y los recuerdos de aquel niño, y también de los cabos que de mayor ató mejor o peor, surgen ahora estos pequeños relatos referidos a cada uno de los trenes que pasaban diariamente en aquella época. En el programa del año pasado recordamos al "tren de las nueve" y a sus gentes. Vamos a sumergirnos ahora en el recuerdo del tren de las once menos cuarto o "correo de Valencia"

## **EL TREN DE LAS ONCE MENOS CUARTO**

eso de las diez y media el chaval de la bicicleta azul volvía la la estación, hora y media después de haber despedido al "gorrinillo" que debería haber llegado ya a Villacañas, al "tren de las nueve" que estaría entrando en Atocha y al Talgo que andaría mas allá de Cuenca camino de Valencia. A esa hora, iban apareciendo viajeros para el "correo" Madrid-Valencia por Cuenca que llegaba a las once menos cuarto. Salía este tren de Madrid hacia las nueve de la mañana y llegaba a su destino hacia las siete o siete y media de la tarde. El cruce con el correo "descendente" Valencia-Madrid, se hacía en Cuenca o probablemente en alguna estación un poco más allá -quizás en Los Palancares o en Carboneras- pero en cualquier caso uno y otro se detenían en Cuenca sus buenos veinte minutos para que los viajeros pudieran comer rápidamente en la fonda o bien comprar bocadillos y bebidas. Pues bien, la locomotora titular de este tren siempre era una Mikado de las últimas series, fabricadas a finales de los 50 y desguazadas a finales de los 70, ¡con algo menos de 20 años de vida! Había una, la 141F-2355 a la que el chaval la profesaba un afecto especial y por cuyas placas de matrícula, ahora ya de mayor, hubiera dado cualquier cosa. Los coches -vagones, se solían llamar entonces- eran normalmente "verderones", coches con la caja de madera pero recubierta por chapa de color verde oscuro; a veces se intercalaba algún "costa", los denominados popularmente de "balconcillos", pero no era lo normal. Por supuesto, tras la locomotora aparecían un furgón de equipajes y un furgón de correos. De este modo, la composición "normal"

del correo era la locomotora, el furgón de equipajes, el de correos, tres o cuatro "verderones" de tercera clase y otro "verderón" mixto de primera y tercera o bien simplemente de primera. A veces este tren arrastraba al final un vagón cerrado de mercancías sin saber a ciencia cierta cual era su cometido concreto.

Cuando en esta línea empezó a ser sustituida la tracción vapor por la diesel, este correo fue el primero en utilizarla. Aquel chaval todavía revive muchos años después, la mezcla de sentimientos contrapuestos que experimentó cuando vio por primera vez una 1900 verde y amarilla a la cabeza de este tren. Él se solía situar siempre en la zona donde quedaban las locomotoras, bien junto al muelle de carga en el caso de los trenes en dirección a Madrid o más allá del jardincillo

de la estación, cerca ya de los muros de la bodega, en el caso de los que se dirigían a Cuenca. No olvidará nunca la impresión de sentir allí el olor del gasoil y de ver a dos palmos de sus narices, en los bajos de la locomotora, los grandes depósitos del mismo. Era el progreso y sin embargo también el comienzo del fin de la epopeya tremendamente dura pero a la vez profundamente romántica del vapor; empezaba el ocaso, quizás prematuro, de aquellas inmensas locomotoras, de aquellas máquinas negras, elegantes, relucientes y llenas de vida. Junto con las 1900, durante una buena temporada las locomotoras titulares fueron las 4000, unas enormes y elegantes locomotoras diesel alemanas de morros redondeados e imponentes. Era impresionante verlas circular por esta línea cuando realmente su des-



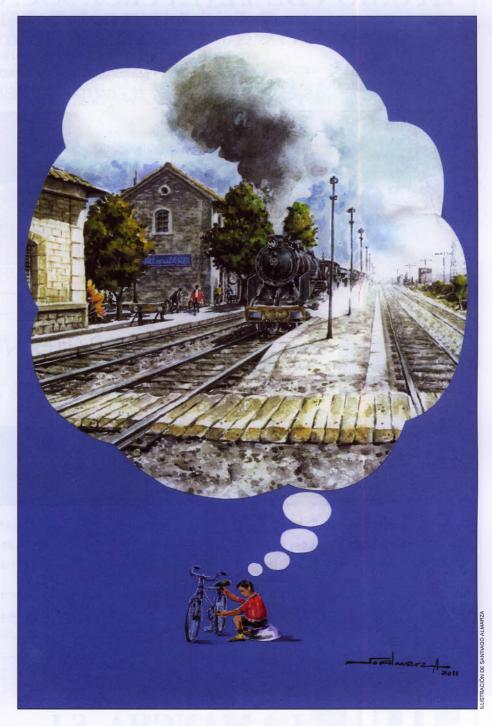
En los años 60 las locomotoras diesel 1900 comenzaron a sustituir a las de vapor en la línea Madrid-Cuenca-Valencia. En la foto aparece una de ellas encabezando el correo Madrid-Valencia durante una época en que salió de Madrid-Chamartin por obras en la estación de Atocha



tino eran los expresos y rápidos de Barcelona, Andalucía o Extremadura pero ahí estaban y dejaron un profundo recuerdo en las gentes que las contemplaron plenas de poder.

Ahora, a las once menos veinte, ya estaban todos los viajeros en la estación esperando el correo y un poco antes había llegado la "raspa" desde la Plaza. Algunos de ellos se dirigían a Cuenca, muy pocos a Valencia; los mas, que nunca eran muchos, iban a Tarancón para hacer alguna gestión rápida y poder tomar de regreso el mixto Cuenca - Aranjuez que salía a las doce y veinte. Por tanto, disponían solamente de una hora y media escasa en la que había que ir a toda velocidad so pena de quedarse en Tarancón hasta las seis y media de la tarde. Puede comprenderse, y seguro que algún lector todavía lo recordará, que la desesperación era grande cuando el "correo" venía con retraso, porque todavía quedaba menos tiempo para los asuntos a resolver. Pero no, el correo era un tren "serio" y llegaba casi siempre con extraordinaria puntualidad entrando en la estación con aspecto grave y circunspecto. Era una sensación muy distinta a la del tren de las nueve que había partido un par de horas antes para Madrid. En el caso de aquel todo era bullicio y familiaridad en la estación y los vagones eran hervideros de gente conocida y comunicativa. No así en el caso del correo; los "verderones" con su pasillo lateral permitían menos familiaridad pero además los viajeros eran distintos. Se trataba en buena parte de gente de ciudad que se trasladaba a Cuenca o Valencia. Era curioso ver algunas veces, acodada en la barra dorada de la ventanilla del vagón de primera, a alguna mujer solitaria, bien vestida y en silencio con la mirada perdida o ensoñadora, como alguien que explora fuera de su territorio a la búsqueda o al encuentro de algo o de alguien unas horas después en Cuenca o en Valencia. Esa visión calaba muy hondo en el niño de la bicicleta como símbolo de un misterio arcano que nunca conocería pero que recordaría siempre con respeto, nostalgia y cariño.

Habían transcurrido ya dos minutos de parada y la "Mikado" se ponía en marcha rápidamente camino de Tarancón tras escuchar el silbato del



jefe de estación. Pocas emociones pueden ser tan fuertes como estar situado a su lado, en pleno arranque, atronando el silbato en los oídos. envuelto en el vapor que escapaba de los purgadores y viendo a las ruedas patinar entre chispas tras las primeras emboladas de los cilindros. Unos segundos después, el ritmo se hacía cada vez mas regular y profundo y su sonido iba disminuyendo mientras los vagones desfilaban por delante cada vez con mayor rapidez. Tras pasar el último vagón la curva del paso a nivel solo quedaba ya el resoplar lejano y

el penacho de humo como recuerdo final de aquel pequeño universo que

De nuevo la estación iba quedando en silencio hasta la llegada del mixto de Cuenca a Aranjuez de la una menos veinte. El chaval de la bicicleta azul volvería con una cierta curiosidad... ¿Regresarían en él todos los que acababan de irse a Tarancón con la idea de tomarlo para la vuelta? ¿Quién de ellos lo perdería? Habría que esperar unas horas. O quizás un año...

Ángel Rivera



#### UN DÍA EN LA ESTACIÓN DE SANTA CRUZ A PRINCIPIOS DE LOS SESENTA (TERCERA PARTE)

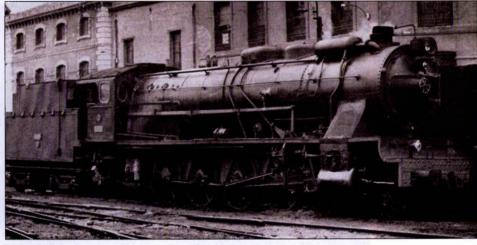
A principios de la década de los 60, un niño de unos once o doce años iba en su bicicleta con mucha frecuencia a la estación, sobre todo en las vacaciones de verano. Sin saber muy bien por qué, amaba estar junto a las locomotoras, sentir su fuerza, impregnarse de vapor, escuchar los tremendos sonidos de los arranques y ver saltar las chispas desde las ruedas patinando o escapándose desde el hogar. Pero era también, casi sin quererlo, un testigo mudo de la vida de aquella estación, de sus gentes, sus costumbres y sus anécdotas. De las sensaciones, las emociones y los recuerdos de aquel niño, y también de los cabos que de mayor ató mejor o peor, surgen ahora estos pequeños relatos que quiere compartir con sus paisanos. Tras recordar al "tren de las nueve" y al "correo de Valencia" de las once menos cuarto nos sumergimos ahora en la "eternidad" de "el tren de la una menos veinte"

### EL TREN DE LA UNA MENOS VEINTE

eso de las doce y cuarto, el chaval de la bicicleta azul, Lentregado a su pasión por los trenes, volvía de nuevo a la estación. Ahora estaba muy tranquila y el andén permanecía desierto. Podía ser que hacia las doce y veinte sonara la campana del jefe de estación avisando de la salida de Tarancón de "el tren de la una menos veinte". Sólo "podía" porque, así como el tren de las nueve y el de las once llegaban normalmente a su hora, éste otro era todo lentitud y parsimonia...casi sin horas, casi sin tiempo...

El tren de la una menos veinte

– que también se conocía más genéricamente en Santa Cruz como "el tren de las doce"- salía de Cuenca con dirección a Aranjuez a eso de las nueve y media de la mañana. Era un tren mixto formado siempre por una locomotora 1700, –quizás la mejor que tuvo la compañía MZA aunque ya venida a menos—, un furgón de equipajes, dos coches "costas" – o de "balconcillos" – de tercera clase y un número variable de vagones de mercancías. El viaje transcurría con mucha calma porque llegaba a Tarancón (a unos 100 Km. de Cuenca) hacia las doce de la mañana. En las estaciones intermedias se hacían generalmente las



Locomotora 1700

correspondientes maniobras para tomar o dejar vagones y se efectuaba el cruce con el correo Madrid-Valencia en su camino hacia Cuenca.

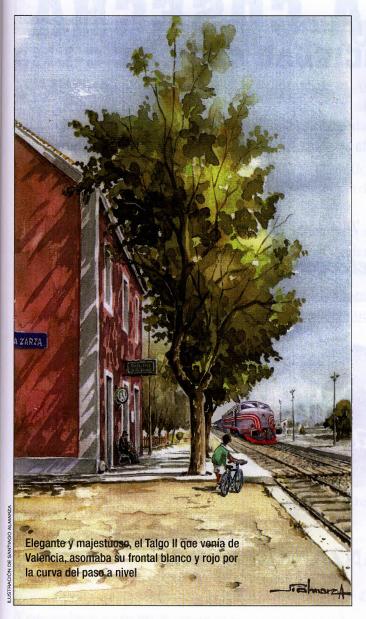
Una vez en Tarancón, y hechas en su caso las maniobras correspondientes, salía hacia Santa Cruz. Si lo hacía a las doce y veinte, que era su hora oficial, era una coincidencia. Por esa razón, algunas personas de Santa Cruz que se habían desplazado a Tarancón en el correo de Valencia pensando en volver en el mixto, a veces lo perdían dada la confianza en que con un poco de suerte no saldría a su hora. El chaval recuerda como algunas veces tuvo que correr con algún

familiar por la calle de Tarancón que conducía a la estación viendo al tren parado ya en ella y sin saber si llegaría temiendo que en cualquier momento el silbato de la 1700 anunciara la salida antes de poder llegar.

La salida de Tarancón era anunciada en la estación de Santa Cruz, al igual que para el resto de los trenes, por el toque de campana efectuado por el jefe de estación o por el factor. A partir de ese momento, y durante la espera de unos veinte minutos, el chaval miraba al horizonte intentando divisar antes que nadie el penacho de humo de la 1700. Al fin llegaba ésta, toda majestuosa, haciendo normalmente unas entradas en la estación más tranquilas que las de las "Mikado" de los correos y







media, encabezar el mixto de retorno Aranjuez-Cuenca, el que en Santa Cruz se conocía como "el tren de las cinco". Los dos "costas" se unían a otros dos coches del mismo tipo procedentes de Toledo y seguían juntos hacia Madrid conducidos (me parece recordar) por la locomotora proveniente de Toledo que era de menor potencia y envergadura de la 1700.

Mientras tanto el chaval se había quedado sólo en la estación con su bici. Pedaleaba lentamente hacia el muelle y la báscula de vagones porque quería que la siguiente visión le durara lo más posible. Hacia la una y diez, algo así como una sirena de barco sonaba hacia la parte de Tarancón. Poco después, elegante y majestuoso, el Talgo II que venía de Valencia, asomaba su frontal blanco y rojo por la curva del paso a nivel y con nuevos toques de sirena pasaba raudo por la estación. El extremo del tren era una ventana-mirador. Fue una visión fugaz pero el chaval creyó ver tras sus cristales -aunque nunca estuvo seguro- a aquella dama solitaria, bien vestida y silenciosa que unas horas antes vio asomada a la ventanilla del coche de primera del correo de Valencia, el que había pasado a las once menos cuarto.

Era ya hora de comer. La estación quedaba desierta y en pleno silencio salvo el canto de las chicharras que venía del otro lado de la vía. El olor a la brea de las traviesas, reblandecida por el sol impregnaba el ambiente. Hasta el chaval de la bicicleta azul se había marchado... Tras la siesta, los trenes volverían.

Ángel Rivera

semidirectos, que siempre parecían llegar muy atareadas y con muchas más prisas.

Normalmente el "mixto" no retrasaba mucho su salida de Santa Cruz. Partía para Villarrubia hacia

Santa Cruz. Partía para Villarrubia hacia la una menos veinte con una bastante baja ocupación de sus "costas". Los viajeros solían hacer trayectos de dos o tres estaciones, llegaban rara vez hasta Madrid o se apeaban en Aranjuez desde donde, mediante el correspondiente trasbordo, seguirían a Toledo. Por supuesto el tiempo para este trasbordo estaba generosamente calculado porque podía haber maniobras en las estaciones intermedias y entonces... Pero bueno, en general, se llegaba a Aranjuez sobre las dos menos cuarto y quedaba más de una hora para irse a la cantina y comer tranquilamente hasta la salida del tren para Toledo.

Mientras tanto, el "mixto" moría. La 1700 era desenganchada y se la daba la vuelta en la placa para, a las tres y





#### UN DÍA EN LA ESTACIÓN DE SANTA CRUZ A PRINCIPIOS DE LOS SESENTA (CUARTA PARTE)

A principios de la década de los 60, un niño de unos once o doce años iba en su bicicleta con mucha frecuencia a la estación. Sin saber muy bien por qué, amaba estar junto a las locomotoras, sentir su fuerza, impregnarse de vapor, escuchar los tremendos sonidos de los arranques y ver saltar las chispas desde las ruedas patinando o escapándose desde el hogar. Pero era también, casi sin quererlo, un testigo mudo de la vida de aquella estación, de sus gentes, sus costumbres y sus anécdotas. De las sensaciones, las emociones y los recuerdos de aquel niño, y también de los cabos que de mayor ató mejor o peor, surgen ahora estos pequeños relatos referidos a cada uno de los trenes que pasaban diariamente en aquella época. En programas de años anteriores hemos recordado al "tren de las nueve", al de las "once menos cuarto" y al de la "una menos veinte". Acabada la mañana, el primer tren de la tarde era el de las "cinco y veinte".

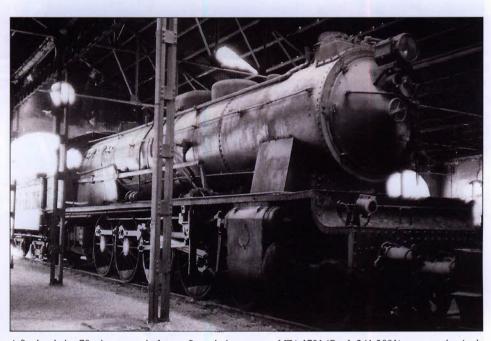
### **EL TREN DE LAS CINCO Y VEINTE**

i en el capítulo anterior recordaba la "eternidad" del tren de la una menos veinte, no menos "eternidad" arrastraba su gemelo, el tren de las cinco y veinte... que podía ser el de las seis menos veinte... o el de las siete menos cuarto, tan irregular era su horario.

Tras el paso sobre la una del mediodía del Talgo de Valencia, al que me refería en el relato anterior, la estación quedaba sumida en un largo periodo de calma que duraba normalmente hasta las cinco de la tarde, salvo que hiciera acto de presencia en ese intervalo algún tren de mercancías, lo que no era muy frecuente. Los andenes estaban desiertos y dentro del edificio de la estación reinaba la calma sólo interrumpida circunstancialmente por alguien que venía a recoger alguna mercancía o a enterarse del horario de algún tren. En invierno,

el ambiente triste y gris envolvía todo en un halo de soledad; a veces el viento, al soplar entre los cables del teléfono, producía sonidos oscuros y penetrantes que acrecentaban la sensación de desamparo. En verano, el sol caía a plomo sobre los railes, lo que provocaba reflejos acerados mezclados con los tenues espejismos provocados por el aire que se calentaba junto al suelo; junto a todo ello, el canto de las chicharras contribuía a una sensación de vida en pausa sólo interrumpida de vez en cuando por el ruido lejano y cansino de algún tractor. El chaval de la bicicleta permanecía ahora en su casa, aunque sin apartar mucho la vista de la ventana por la que, a lo lejos se veía la vía, cruzando por encima del camino del Pontón.

Entre las tres y las tres y media, aunque lejos de Santa Cruz, nuevos trenes empezaban a formarse o a moverse. En el anden principal de la estación de Atocha en Madrid, aparecía de nuevo la imagen magnífica del Talgo II que iba a efectuar su segundo servicio del día hacia Valencia por Cuenca. En Aranjuez, la también magnífica, aunque ya algo achacosa, locomotora 1700 que había llegado poco antes arrastrando al tren de la una menos veinte de



A finales de los 70, el autor pudo fotografiar a la locomotora MZA 1701 (Renfe 241-2001) en un cocherón de la estación de Cuenca. Esperaba allí, junto con otras locomotoras, su traslado al Museo Nacional Ferroviario. Tras hacer algunos servicios con "El Tren de la Fresa" sufrió una importante avería y permaneció mucho tiempo a la intemperie en la zona de Cerro Negro. Desde hace cuatro o cinco años se encuentra en un taller especializado de León a la espera de completar su reparación.

Santa Cruz, esperaba "haciendo vapor" la llegada del tren Madrid-Toledo. De él se separarían dos coches "costa" que, junto con la 1700 y un número indeterminado de vagones de mercancías, formarían el "mixto" Aranjuez-Cuenca, que, para Santa Cruz, sería el mixto de las cinco y veinte.

Viajar en el mixto de las cinco y veinte era toda una aventura y sólo convenía emprenderla si no había mas remedio o los horarios no permitían otra cosa. Los pocos santacruceros que lo utilizaban eran algunos que habían ido por la mañana a Madrid o a Toledo y habiendo acabado pronto sus asuntos se les hacía demasiado esperar hasta el tren de las nueve de la noche. Pero, para el chaval de la bici, cuando en sus frecuentes viajes familiares entre Toledo y Santa Cruz tenía que viajar en ese tren, esa aventura se convertía en una experiencia fascinante.

Todo comenzaba con las maniobras de la 1700 en la estación de Aranjuez. La locomotora iba y venía de una vía a otra, recogiendo los distintos vagones de mercancías y por supuesto los dos coches de viajeros, que siempre iban justo detrás de la ella y del furgón de equipajes. Esta tarea

2013 Archivo Digital ACAME "Joaquín Arias

duraba un tiempo indeterminado dado lo variable del número de vagones de mercancías que podían integrar el tren. Tras finalizar esta tarea a la que el chaval asistía fascinado, la locomotora avivaba el fuego con el fin de generar gran cantidad de vapor y así poder coronar con éxito la "cuesta de Ontígola", una subida de quince o veinte kilómetros desde poco mas allá de la estación de Aranjuez hasta la de Ocaña. En principio una subida de este tipo no hubiera constituido ningún problema para una 1700, una locomotora que fue orgullo e insignia de la compañía MZA, pero que ya, con cuarenta años a sus espaldas, sí constituía un cierto reto para ella.

Entre unas cosas y otras se hacían las tres y media y, si no había surgido ningún inconveniente, el tren se ponía en marcha. Tras pasar por los complicados cruces y agujas de la estación de Aranjuez, tomaba la vía situada mas a izquierda que era la correspondiente a la línea de Cuenca. Hasta llegar a la estación de Ontígola la cuesta no era excesiva y la locomotora iba con potencia suficiente y buen ritmo. Tras la parada en esa estación, en la que normalmente no se hacían maniobras aunque la detención era obligatoria, empezaba la lucha. La arrancada en cuesta,



"Balconcillo" de un coche de viajeros de madera tipo "Costa". Eran los comunmente empleados en los trenes "de las doce" y "de las cinco".

sobre todo si el tren llevaba bastantes vagones de mercancías, significaba un buen gasto de energía y por tanto de vapor para la locomotora. Ello obligaba al fogonero a avivar el fuego mediante grandes y contínuas paletadas de carbón desde el tender al hogar. A su vez el maquinista tenía que ser muy cuidadoso con la conducción para aprovechar muy bien el uso del vapor que se producía en la caldera. Todo ello se traducía normalmente en la salida de un intenso humo negro por la chimenea acompañado por partículas de carbón no del todo quemado, la llamada "carbonilla", así como en un tremendo espectáculo de chispas, chirridos y resoplidos.

Naturalmente el chaval no podía perderse el espectáculo. Casi con medio cuerpo fuera de la ventanilla asistía al mismo en arrobo casi extático. Aprovechaba las curvas a favor para observar el cansino y lento movimiento de las bielas transmitiendo desde los cilindros a las ruedas la fuerza expansiva del vapor... al tiempo que la carbonilla aprovechaba para tiznar su cara y meterse en sus ojos...; pero qué importaba!

Normalmente el tren subía cansinamente hasta Ocaña sin detenerse, pero algunas veces, bien fuera por el excesivo peso del tren o por el estado de la locomotora,





el tren tenía que pararse en plena cuesta, echar el freno y volver a "hacer vapor" hasta alcanzar la presión suficiente que le permitiera continuar. Ya definitivamente en la estación, y tras llenar el tender de agua, solían empezar las maniobras mientras el fogonero se bajaba un momento para rellenar el botijo en la cantina...

Las maniobras podían durar poco o mucho y el tren comenzaba a acumular retraso sobre el horario oficial al que podía sumarse al generado en la trabajosa subida de la cuesta. Si la cosa iba para largo, también algunos viajeros se apeaban para estirar las piernas o pasar a su vez



Aspecto de la estación de Madrid-Delicias antes de ser acondicionada como sede del Museo Nacional Ferroviario. En ella se iba acumulando material para el futuro Museo. Curiosamente podemos encontrar en esta foto el material móvil que integraba "el tren de las cinco". Al fondo, un coche de viajeros tipo "Costa", en el centro la locomotora MZA 1701 (Renfe 241-2001) procedente del cocherón de Cuenca y a la derecha un típico vagón de mercancías.

por la cantina. Mientras tanto, la cara del chaval, casi la misma que la del fogonero, era observada con horror por sus padres, que trataban de limpiarla con lo que hubiera a mano mientras musitaban por lo bajo algo que sonaba como "¡... manía con la dichosa ventanilla!"

Acabadas las tareas de Ocaña, el tren continuaba, ya prácticamente llaneando y por tanto con la 1700 mucho mas alegre, hacia Noblejas y Villarrubia. En estas estaciones las maniobras eran menos frecuentes que en Ocaña pero también se hacían, sobre todo para dejar o tomar vagones "foudre" de transporte de vinos. En cualquier caso, lo normal era que el retraso se fuera acumulando y que la llegada a Santa Cruz, salvo algún día en que el tren no llevara mercancías, se produjera mas tarde de lo previsto.

En la estación de Santa Cruz la aventura para el chaval finalizaba... pero empezaba para algún osado santacrucero que pretendía hacer un viaje muy rápido a Tarancón, normalmente para llevar o traer algún paquete y volver en el siguiente tren, el correo de Valencia, que salía de allí a las seis y veinte. Si no había mucho retraso se podía disponer de treinta o cuarenta minutos, lo que podía ser suficiente para un recado de ese tipo. Pero, con el retraso, el riesgo de la aventura aumentaba e incluía la posibilidad de tener que quedarse en Tarancón. Por eso, cuando a eso de las cinco o cinco y diez, el aventurero llegaba a la estación lo primero era dirigirse al jefe de la estación y preguntarle ¿Con cuanto viene?

Y muchas veces el chaval veía como el aventurero ponía un gesto de desolación y se volvía hacía el pueblo.

Ángel Rivera

### **AMIMADRE**

Cuantos suspiros me salen con la palabra mas hermosa menciono siempre a mi madre como una madre no hay nada.

Bien lo aprendí con cariño y de un corazón amable las aprendí siendo niño bellas palabras de mi madre.

Nueve meses me llevaste en tu vientre noche y día tengamos esto presente por ti vivo, madre mía.

En la palma de la mano llevamos la eme grande meditarlo bien hermanos es la insignia de mi madre. Sois como un jardín de rosas de todas las variedades la palabra mas hermosa cuando llamo a mi madre.

Madre de mis entrañas que en el corazón te llevo para mi eres la mas grande que existe en el mundo entero.

A mi madre vi llorar cuando me estaba criando no me podía comprar lo que me estaba faltando.

Llorando la abracé mi madre dio un suspiro madre que vas a romper tu corazón y el mío. El cariño de una madre no se puede comparar igual no te lo da nadie ni aunque lo quieras comprar.

Y a todas las mujeres y madres en general sois como un ramo de flores un beso os quiero mandar.

Perdóname madre mía si alguna vez te falté tu fuiste mi amor, mi vida yo tu hijo mas fiel.

Perdonarme señoras mías lo escribo de corazón, no se sientan ofendidas de vuestro fiel amigo

... EL CUCO.