

UN DÍA EN LA ESTACIÓN DE SANTA CRUZ A PRINCIPIOS DE LOS SESENTA (QUINTA Y ÚLTIMA 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 ruidos 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”, al de la “una menos veinte” y al de las “cinco y veinte”. Con este nuevo capítulo, que recuerda a los últimos trenes del día, y muy especialmente al «de las nueve», el último tren de Madrid a Cuenca, finaliza esta modesta aventura narrativa que ha durado cinco años y en la que he estado felizmente acompañado por el dibujo diestro y entrañable de mi querido amigo Santiago Almarza. A él y al Ayuntamiento de Santa Cruz, mi más sincero agradecimiento.

EL FINAL DEL DÍA

Dejábamos el relato en el punto en que el tren de las cinco llegaba con tanto retraso que frustraba el viaje de los que querían hacer un desplazamiento relámpago a Tarancón y volver con toda rapidez a Santa Cruz en el tren de las siete, en realidad de las siete menos veinte. “El tren de las siete” era el correo Valencia-Madrid que había salido de Valencia sobre las nueve o las diez de la mañana arrastrado por dos locomotoras de vapor tipo Mallet. Éstas lo llevaban hasta Utiel donde tomaba el relevo otra locomotora de vapor, ahora ya una Mikado, que le conducía hasta Madrid.

El tren de las siete menos veinte era, de nuevo, un tren “serio” tal como su hermano gemelo, el correo Madrid-Valencia de la mañana, el ya citado tren de las once. Llevaba coches de primera y de tercera clase pero eran de tipo metálico y algo más confortables que los de los mixtos y semidirectos que los solían llevar de madera. A sus elegantes viajeros de primera, que en su mayoría solían venir de Valencia o de Cuenca, se les veía con frecuencia acodados en las ventanillas, ya con gesto cansado, y con ganas de llegar a Madrid cuanto antes. En cualquier caso, aquel chaval nunca pudo dejar de recordar que fue con este tren cuando empezó a darse cuenta de que las locomotoras de vapor iniciaban su ocaso ya que fue uno de los primeros en ser remolcados por las entonces totalmente nuevas locomotoras diesel General Motors de la serie 1900. Nunca olvidará cuando una tarde, parado con su bici en la zona donde se estacionaría la Mikado del tren de las siete, vio aparecer por la curva del paso a nivel un “cajón” verde y amarillo que se acercaba haciendo el ruido de varios camiones. Era una de esas primeras 1900 y al estacionarse donde debía haberlo hecho la Mikado, el chaval solo recuerda que, en vez de altas ruedas negras, bielas rojas y chorros de

vapor, sólo aparecía un gran depósito de combustible con su indicador de nivel mientras todo vibraba con el ruido del potente motor diesel de casi dos mil caballos. De algún modo se dio cuenta, con un punto de tristeza, que algo muy importante para él comenzaba a desaparecer.

Cuando tras una breve parada el tren de las siete se marchaba –y en su caso también lo hacía el de las cinco si por su retraso había tenido que dar paso al correo–, la estación quedaba en calma durante un buen rato pero poco tiempo después comenzaba la apoteosis final del día. Y a esa, el chico de la bici, sobre todo en verano, no le gustaba faltar.

Alrededor de las ocho, el jefe de estación, gorra roja en la cabeza y banderín también rojo y enrollado en mano, salía al andén para dar paso libre al segundo talgo Valencia-Madrid del día. Pasaba raudo y majestuoso por la vía directa haciendo sonar su sirena que, como ya he dicho algunas veces, es para mí el sonido más hermoso que ha habido

en el ferrocarril español. Poco después, una manchita blanca aparecía moviéndose allá por la zona del monte de Mudela. Era de nuevo el gorrinillo, el pequeño automotor de dos ejes con motor Ford encargado del servicio Villacañas-Santa Cruz. Ya había hecho este mismo servicio por la mañana para enlazar con un horario muy apurado con el semidirecto Cuenca-Madrid. Ahora venía con más tiempo y se le notaba tranquilo sintiéndose protagonista. Tras estacionarse y apearse los pocos viajeros que venían en él, el conductor del automotor –el automotorista se le llamaba– bajaba a estirar las piernas por el segundo andén y a veces se sentaba al borde del mismo acompañado en animada conversación por el jefe



«La Raspa», coche de viajeros y transporte de Correos a la estación.



de estación, el guardaguasas y alguna otra persona. El chaval los recuerda frente a él al tiempo que los observaba fijamente y se moría de ganas por saber de que hablaban imaginando que compartían grandes secretos sobre locomotoras y automotores... aunque probablemente su conversación estaría más centrada en el fútbol o en los sueldos de RENFE.

Hacia las ocho y media el jefe de estación se iba a su despacho y poco después solía sonar un timbre. Era el aviso de que el último tren del día, el *semidirecto Madrid-Cuenca*, salía de Villarrubia y en unos veinte minutos estaría en Santa Cruz. El jefe tocaba la campanilla anunciando la próxima llegada al tiempo que el guardaguasas montaba en su bicicleta y se iba hacia las agujas para colocarlas en vía desviada, de forma que el tren entrara por el andén principal. Mientras tanto llegaban bastantes personas a la estación a esperar a viajeros que venían generalmente de Madrid o de Toledo, muchos de ellos los que se habían ido por la mañana en el *tren de las nueve menos veinte*. Llegaba también *la raspa* dispuesta a bajar a la plaza cargada de viajeros así como algunos coches particulares y carretines con sus caballos. Se volvía a repetir entonces de forma simétrica el bullicio de la mañana y, durante diez o quince minutos, la estación se convertía en el mentidero principal del pueblo. Mientras tanto el chaval miraba insistentemente a su derecha para ver allá a lo lejos, antes que nadie, el foco de la *Mikado* cuando diera la curva para enfilarse directamente hacia la estación, el automotorista ponía en marcha el otro motor del *gorrinillo* y el mozo de estación se situaba en la zona donde se estacionaría el furgón de equipajes. La gente iba tomando posiciones en el andén calculando hacia donde se apearián las personas que esperaban y el ayudante de Luis el ordinario arrastraba el carrito hacia el lugar exacto en que él aparecería.

Entraba la *Mikado*, lenta y solemne, con sus retumbar de hierros y sus chorros de vapor al tiempo que un rojo incandescente iluminaba la parte baja de su hogar. Rechinaban los frenos y el tren se detenía. Durante unos segundos todo eran carreras, voces y señales por el andén; el jefe de estación observaba cuidadosamente a unos y otros pero en seguida tomaba de nuevo gorra y banderín y se dirigía lentamente hacia la locomotora. Allí saludaba al maquinista e intercambiaban algunas palabras sin dejar de observar cómo, poco a poco, el andén se iba despejando. Ahora, los viajeros empezaban a ocupar sitios en los dos bancos corridos que tenía como asientos *la raspa* y, si esos sitios se acababan, se acomodaban como podían, medio agachados, en el centro. Otros se dirigían a coches y carretines y muchos emprendían el camino a pie hacia el pueblo.

Y a todo esto ¿dónde estaba el chaval? Pues esta vez no junto a la locomotora sino asistiendo a la penúltima liturgia ferroviaria del día. Le gustaba ver como Luis el



ordinario arrojaba con destreza por la ventanilla hacia su ayudante los numerosos bultos que traía de Madrid; lo hacía con toda rapidez porque el tren podía arrancar ya en cualquier momento. Mientras tanto, algunos impacientes a su alrededor preguntaban por sus encargos; a todos atendía Luis y a todos daba informaciones y razones.

El semidirecto abandonaba la estación entre pitadas, resoplidos y patinazos de la locomotora. El chaval veía como el tren se sumía en la oscuridad y le parecía algo arcano y mágico ese camino en la noche hacia una mítica Cuenca a donde llegaría casi en la madrugada. En seguida su atención se dirigía hacia el *gorrinillo*, donde el automotorista, muchas veces casi en solitario, encendía el foco mientras se despedía del jefe de estación y salía un poco como en desamparo —o al menos eso le parecía al chaval— hacia Mudela y Corral de Almaguer. Con el sonido lejano del pequeño automotor cambiando de marchas, él colocaba “la dinamo” sobre la rueda de su bici y, alumbrado por la luz mortecina y titilante de su pequeño faro, comenzaba a pedalear hacia casa. Todavía adelantaba a Luis el ordinario que, cansado pero servicial, atendía a sus parroquianos mientras empujaba su carricoche con garbo hacia casa llevando seguramente en él múltiples ilusiones y deseos: una película del oeste para el cine del tío Boni, una medicina urgente o unas cremalleras especiales compradas en Pontejos.

Detrás de Luis, y del chaval, y de su bici, quedaba la estación sumida en la noche. Recobraría otra vez la vida al rayar el día... pero tenía la vaga sensación de que para él, y para otros muchos, y para sus locomotoras, aquel tiempo pasaría pronto y sólo quedaría el recuerdo y la nostalgia. Ese recuerdo y esa nostalgia, junto con un profundo sentimiento de gratitud, permanecen para siempre en su corazón.

Ángel Rivera