

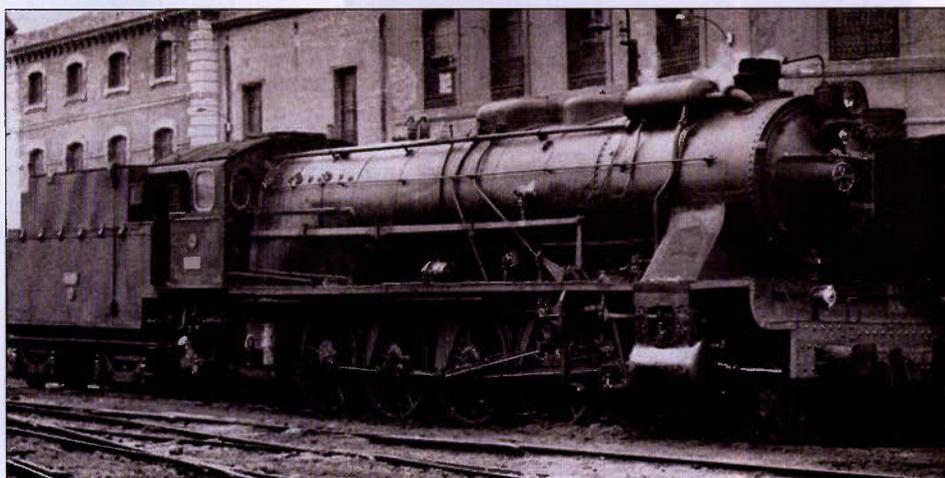


UN DÍA EN LA ESTACIÓN DE SANTA CRUZ A PRINCIPIOS DE LOS SESENTA (TERCERA PARTE)

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

A eso de las doce y cuarto, el chaval de la bicicleta azul, entregado 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...



Locomotora 1700

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 "balconillos"– 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

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



Colaboraciones



Elegante y majestuoso, el Talgo II que venía de Valencia, asomaba su frontal blanco y rojo por la curva del paso a nivel



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 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

