

LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DEL RINCÓN DEL CAÑIZAR

por
ZOPETERO

Eran tiempos muy difíciles para todos. En las familias que habitaban Fuertescusa todos los miembros tenían que "arrimar el hombro". Cada uno con lo que le correspondía.

Los chavales tenían el auxilio de los maestros que venían al pueblo y que, sucesivamente uno tras otro, habían establecido casi como norma la escolarización, al menos, tres horas diarias. No obstante, cuando las labores del campo u otras necesidades obligaban, los chavales debían ausentarse de la escuela y colaborar en casa.

Sin embargo, todos los padres y todos los abuelos, habían sido chavales alguna vez, y entendían que a ciertas edades hay que tener ratos de expansión. Por eso, siempre que las faenas lo permitían, los domingos por la tarde los chicos se reunían en la Fuente de San Sebastián e iniciaban su excursión que en muchas ocasiones no sabían a donde les llevaría.

Durante una época, con el tiempo benigno de la primavera y el verano, les gustaba reunirse con las tres campanadas de la sobremesa, tomar el camino de la Dehesa, que entonces apenas era una senda ancha por la que podían pasar las caballerías, y como mucho en algunos tramos cruzarse. Sobrepasaban la Ermita de San Sebastián y continuaban por la Cruz del Cerrillo hacia el Cerrillo Blanco.

A estas alturas de camino siempre había alguno que lanzaba el reto que era la señal de partida para iniciar una carrera a toda velocidad, con todo lo que daba el cuerpo, que nunca terminaba hasta que el primero de los chavales llegaba a Ruí Cañizar y tocaba el duro acero de los raíles del tren.

La siguiente etapa de la excursión era más tranquila. Los chavales giraban a la izquierda, hacia el norte, e iniciaban el recorrido en fila india por las traviesas de la vía férrea. A los más mayores les sobraba zancada y los pequeños apenas llegaban de un madero a otro. El orden solía ser, casi siempre, de forma tácita, el mismo en el que habían llegado a Ruí Cañizar.

Todos conocían el riesgo que suponía que apareciese un tren y los arrollase, pero sabían que ninguno podía llegar sin meter tanto ruido que no lo oyesen desde varios kilómetros de distancia. Además, el horario de los trenes era riguroso y no cabía esperar que llegase ninguno antes de las cuatro.

Para esa hora ya habían llegado a la estación.

En realidad era un apeadero con un apartadero para que los convoyes de segundo orden dejasen paso a los trenes de preferencia. La estación estaba formada por una pequeña casa de piedra a la derecha de la vía. La casa era de una sola planta de forma rectangular, dividida en dos partes.

Una parte tenía una sala única donde había una mesa para despacho de billetes y oficina de ferrocarriles, una mesa rectangular con ocho sillas al fondo junto a la ventana sur, y unos bancos de madera a ambos lados. Era la parte pública de la estación, y funcionaba como oficina, despacho de billetes, cantina y sala de espera.

Una puerta comunicaba esa sala con el exterior, en el andén, y otra puerta con la sala principal de la vivienda de Alfredo, el ferroviario. Esta estancia hacía las veces de cocina y sala de estar y a su vez daba paso a un amplio dormitorio y a una despensa. A esta vivienda de Alfredo se podía acceder también directamente desde el andén, que, con un ancho de casi dos metros, estaba cubierto en toda la longitud de la construcción.

Había un retrete, común para todos los usuarios, en un cobertizo detrás de la estación.

El andén se prolongaba a ambos lados de la construcción en un camino pavimentado con losas de piedra, tanto más irregular cuanto más alejado del edificio. Unos cien metros antes de llegar al edificio, la vía se duplicaba

a partir de un cambio de agujas, y formaba un apartadero de la vía principal. Pasada la estación, apenas unos metros antes de la boca del túnel, los raíles se volvían a reunir para perderse en el oscuro agujero.

Los chavales llegaban puntuales como el tren, con unos minutos de anticipación para situarse en el porche de la estación y aprestarse a escuchar. Comenzaba como un murmullo lejano que rítmicamente se acercaba y terminaba por definirse como el traqueteo del tren, pero aún lo bastante lejos para que la luz de la linterna no se apreciase.

El maquinista ya sabía que su público estaba escuchando y a mitad de túnel soltaba el silbato que, de forma estridente, sacaba una bocanada de sonido desde las entrañas de la tierra. Los chavales aplaudían y se alborozaban, todavía más cuando veían aparecer el débil punto luminoso de la linterna que colgaba de la locomotora.

Alfredo, el ferroviario, ya había cambiado las agujas para que, apenas el tren saliese del túnel, se metiese en la vía auxiliar. La locomotora llegaba jadeando, cada vez más despacio, lo cual no hacía sino alborotar todavía más a los chavales.

El ritual siempre era el mismo. La locomotora llegaba lentamente y cuando el maquinista accionaba los frenos, las ruedas chirriaban hasta que la enorme mole de acero se terminaba de parar. Era entonces cuando liberaban el vapor de la caldera y una intensa nube blanca rodeaba el convoy, permitiendo que el descenso del maquinista y del fogonero fuese casi como una aparición.

Eran los dos únicos ocupantes del Mercancías. El maquinista era un tipo grande y pelirrojo, lleno de pecas y de grandes manos, pero amable y simpático con los chavales. Siempre que el tiempo era benigno le pedía a Alfredo algo para comer y se sentaba en el porche del andén, con todos los chavales alrededor, mientras que reponía fuerzas. El fogonero era todavía más grande que el maquinista. Era un tipo enorme, moreno y peludo, lleno de jorguín hasta el blanco de los ojos. El también recibía su almuerzo con una frasca de vino, pero se retiraba unos metros de la estación y se sentaba bajo un pino que parecía iba a derrumbarse cuando el fogonero apoyaba su espalda en el tronco. Era un tipo huraño que nunca cruzó una palabra con los chavales.

Era poco después de las cuatro de la tarde. Los chicos sabían que debían dejar comer con cierta tranquilidad al maquinista, porque aún tendrían tiempo hasta las seis y media, hora de paso del Mixto de Zaragoza, para que entonces el Mercancías pudiese continuar su camino. El maquinista sabía dosificar la intriga de las historias que les iba a contar, y disfrutaba al ver aquellos pares de ojillos ávidos de noticias del exterior. Cuando finalmente se colocaba la gorra reglamentaria, los chavales se reacomodaban en sus posiciones y guardaban un silencio sepulcral.

Les encantaban las historias del ferrocarril. El maquinista les narraba que el primer ferrocarril español se construyó en La Habana, en Cuba, y sólo poco tiempo después se realizó el trayecto Barcelona-Mataró y el de Madrid-Aranjuez. Les contó que la locomotora del Mercancías era como la primera locomotora que circuló en Cuba, y que si no hubiese un océano por medio, posiblemente fuese la misma que hubiese sido trasladada. Les hablaba de cómo debían ser los trazados para que pudiesen circular los trenes, porcentajes de pendientes máximas, radios de giro, potencia de frenado, etc. Muchas matemáticas que los niños eran incapaces de entender pero que podrían repetir meses después punto por punto. Les hablaba de los tipos de trenes, los de viajeros (escasos en este trayecto), los de mercancías, los correos, los mixtos...

En ocasiones, por dar un respiro a la narrativa, Alfredo, el ferroviario, contaba alguna anécdota relacionada con lo que aprendió de ferrocarriles cuando le formaron, allá por 1890 poco antes de que la línea entrase en funcionamiento. Contaba cómo eran las grandes estaciones terminales en Madrid y Barcelona y cómo había instalaciones auxiliares para reparar los trenes, dar la vuelta a las locomotoras, etc.

Pero el maquinista era consciente de que la estrella del espectáculo era él y enseguida retomaba la charla.

Les contó que el futuro del ferrocarril era incierto, al menos tal como estaba planteado. La mejora de las carreteras por todo el país y la implantación de los motores diesel en los camiones y camionetas hacían más rápido y cómodo el transporte de mercancías. Se llamaba transporte puerta a puerta. La gente que se lo podía permitir, tenía vehículos y viajaba a grandes velocidades en comparación con el tren. El maquinista, incluso, vaticinó que para los años cuarenta, si no lo remediaba nadie, los ferrocarriles habrían desaparecido de la faz de la tierra.

Cuando los chavales veían que el fogonero se despertaba de su siesta y recogía sus cosas, que retornaba silencioso a la locomotora y comenzaba a cargar carbón para que la caldera fuera cogiendo presión, no podían mostrar su desilusión, y menos aún, cuando oían en la lejanía el traqueteo del Mixto al que estaban esperando.

El maquinista se despedía pesaroso, pues a él también le agradaban estas tardes de domingo, pero prometía volver puntual al siguiente domingo. De modo que cuando el Mixto pasaba de largo, con tan solo el saludo de un silbido y el banderín agitado de Alfredo, el maquinista, subía al estribo de la locomotora y comenzaba las operaciones de partida. Alfredo, el ferroviario, que durante un tiempo intentó que todo el mundo le llamase, sin resultado, "jefe de estación", cambiaba las agujas para conectar el apartadero con la vía principal, sacaba su banderín rojo y lo agitaba frente a la locomotora para que ésta, como un cansado animal recién despertado, comenzase a traquetear.

Los chicos esperaban a que desapareciese, tanto la visión del tren como la columna de humo, y después iniciaban el regreso, cabizbajos, hacia el pueblo.

Como había vaticinado el maquinista, poco tiempo después, consiguieron abrir tres arcos en la piedra y trazar la carretera que conectaba Fuertescusa con el mundo. En realidad esto no fue lo que dismanteló la línea ferroviaria, puesto que a Fuertescusa nunca la abasteció ni de mercancías ni de personas, pero al igual que los vehículos a motor llegaron aquí, llegaron a muchos otros sitios, con lo que la línea quedó obsoleta y pronto la clausuraron.

Tras varios años de abandono, aquellos chavales se convirtieron en hombres que fueron reclamados por una guerra cruel y les apartaron de su pueblo y de sus familias. Vieron trenes como los que nunca habían pasado por el Cañizar, y algunos viajaron al frente en otros trenes, solo con billete de ida.

Uno de estos hombres consiguió regresar a Fuertescusa a finales de los cuarenta, tras los años de guerra y otros de prisión por haber elegido mal el bando. Regresó un domingo, como aquellos en que había sido tan feliz en su pueblo, comió con sus padres y con algún hermano al que aún no conocía, y aprovechando la tarde de primavera salió por el camino de la Dehesa pero no corrió hasta Ruí Cañizar, no encontró los raíles metálicos ni las traviesas de madera. Había recorrido tantas veces el camino de hierro que sabía por dónde discurría, pero los campesinos habían vuelto a roturar las vías del tren para anexionarlas a sus huertas y apenas quedaban retazos de gravilla sobre los zopeteros. La estación se había convertido en un montón de tobas, apenas alineadas después de que hubiese sido desmontada la teja y la madera, como solía ocurrir en las construcciones en desuso. Algunas losas del andén aun quedaban en su posición, pero no se apreciaba por dónde se abría el túnel. La naturaleza se ocupó de disponer la suficiente cantidad de arbustos para ocultar la embocadura tapiada por la compañía, al parecer por motivos de seguridad, cuando la línea fue clausurada.

Sin embargo, a quienes se les hace de noche por la zona, aseguran haber oído el silbido amortiguado de un tren en las entrañas de la montaña, como vestigio de aquellos que atravesaban Fuertescusa y paraban en la estación del Rincón del Cañizar.