

¡AQUELLOS TRENES, AL CARBÓN!

- Narciso Chiva Ibáñez -

Mi primer contacto con el tren fue en el 28, ya que respiré un buen rato en los brazos de mi madre el vapor de la máquina que amablemente nos proporcionaba el maquinista, con la esperanza de curarme la Tosferina. Mi sufrida madre al mantenerme en sus brazos, también tomo su ración de aliento húmedo con sabor a lavandería y mezcla áspera de carbón mineral, olía ni más ni menos que a eso... a humo de tren. Mi memoria no alcanza a recordar si curé de la molesta dolencia, ni tampoco si era agradable por ser invierno o por el contrario inaguantable por ser verano. Mucho más tarde, allá por los años 43 aún se aplicaba dicha terapia, pues mi mujer y un grupo de niños de la calle de Los Naranjos fueron sometidos a la misma tortura.

Durante mi adolescencia, (algunos piensan se adolece de decencia, cosa que desde aquí niego rotundamente en nombre y honor de mi quinta del 48), estuve de una manera u otra ligado con el tren, ligue de los de antes, hoy son de otra naturaleza. Siempre viví en la carretera de la



Estación, el subir y bajar de los viajeros era una gozada, especialmente antes y después de Fallas. Además, en plena Guerra Mundial, recibíamos antes que nadie el Levante, al que bauticemos el Tumba Barcos por su diaria información de haber hundido el Eje algún barco de los Aliados, a veces el mismo lo hundían en varias ocasiones. (?).

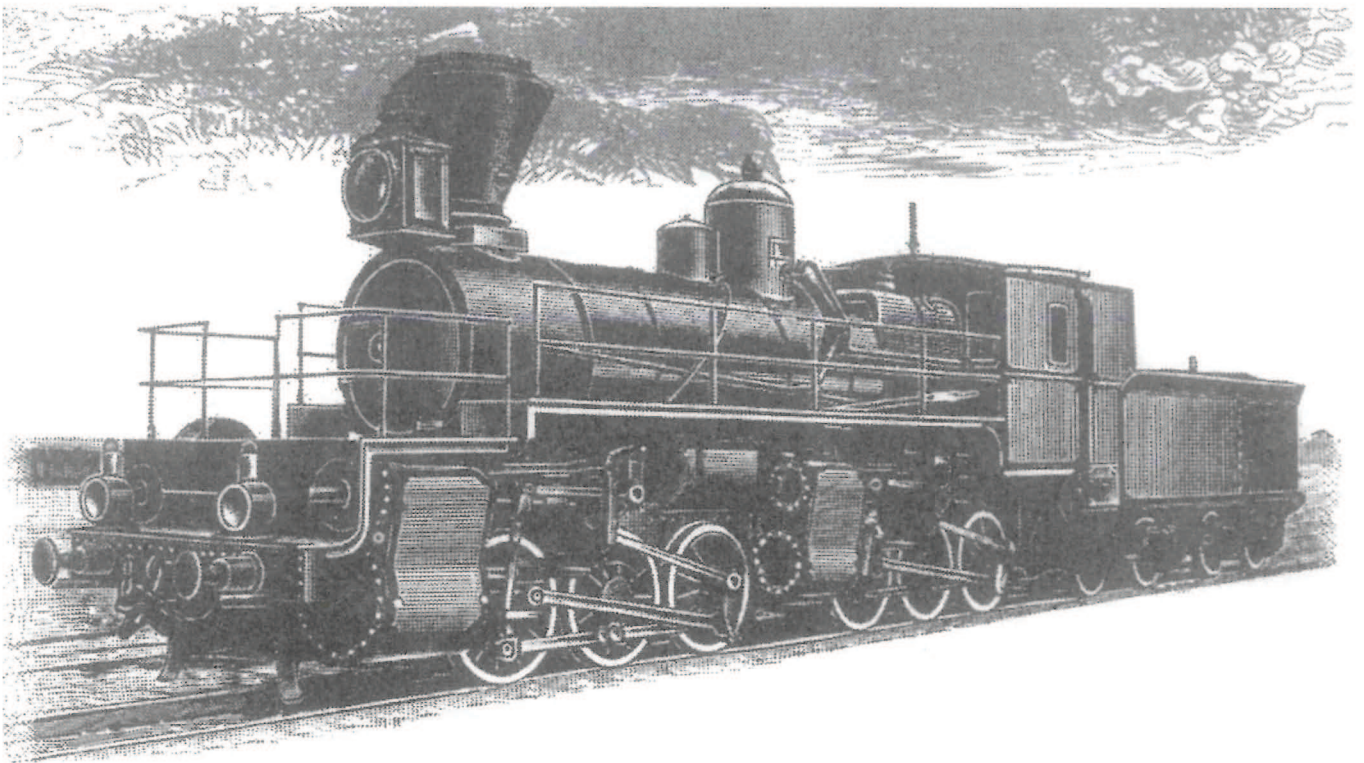
Como la mayoría de mi edad, por razones de trabajo y necesidad, no agotamos el periodo escolar. Yo ayudaba a mi padre y bajaba en tren todas las semanas a Valencia, por ello estaba muy familiarizado con su ambiente y poesía. El convoy ya llegaba a Segorbe atiborrado, por lo que hasta Masamagrell viajábamos en la mugrientas plataformas y escalerillas. Aún recuerdo mi primer sobresalto en Sagunto, cuando después de contemplar fascinado como le daban la vuelta en una gran plataforma a la máquina, para que tirase de los vagones, el tren salía en la misma

dirección en que había llegado, o sea en vez de a su destino volvía a su origen. ¡Vaya susto!

El viaje hacia Valencia era totalmente diferente del de regreso a Segorbe. Los vagones, como algunas iglesias, eran “de una sola nave sin cruceros” ni tabiques de separación, nunca estuvo el pueblo más unido. Algunos que bajaban de Aragón, al llegar a Segorbe destapaban una de las tapas de su “cestica de mimbre” repleta de embutido “pa pagar” a los que les acogieron cuando la evacuaron de la guerra, y del otro lado cual mago sin chistera extraían un buen “cantón de hogaza”, un trozo de chorizo, de pernil o cecina, y después del “Vds. gustan” de rigor, unos con desesperante parsimonia gozando cada bocado, otros con prodigioso apetito que sería envidia del legendario Gargantua daban fin a tan apetitosa y aromática pitanza. Eso sí, a la bota con Cariñena le permitían hacer un corto y cercano recorrido y a veces tenías la dicha de darle “un tiento”, aunque no hacía buen estómago con la malta y sacarina recién tomada como desayuno. ¿Pero quien dejaba pasar la ocasión?

Aclaro por qué mejoraba el viaje en

Masamagrell. Hasta el apeadero de este pueblo los de las plataformas gozábamos del aire frío o caliente según la Estación (no férrea, sino la otra), pero eso sí, aire puro hasta donde lo permitía la mezcla de vapor y carbonilla que lograba alcanzar la última plataforma que tenía el privilegio de ocupar casi siempre. Además, el exagerado vaivén disimulaba el verdadero motivo por el que se te movían las tripas. Bueno. ¿Pero que pasaba en Masamagrell? Sencillamente que por ventanillas y plataformas salían cestas, paquetes, sacos de arpillera, garrafas, latas, etc. en cantidades increíbles y eran recogidas por un ejército de personas de todas las edades que los aguardaban, y desaparecían por los caminos de la huerta en cuanto cargaban lo que les permitía sus facultades y aún más. En este vaciado de vagones prácticamente colaborábamos todos, o al menos los más tímidos, ante las frases de ánimo tan convincentes como: “Tu dau por saco, dame el idem”, o bien “Lárgame la cesta, cara de burro”, y si el enigmático bulto sobrepasaba tus flacas fuerzas, muy amable a grito pelado te espetaban “¿Que no te la has rascáu hoy?”. Como estos “modestos extraperlistas” solían ser



del género femenino, es fácil imaginar el rubor y la sumisión.

El tren "milagrosamente" se ponía en marcha tan pronto salía el último bulto, y las vigilantes autoridades -dicen algunos- haberles visto llegar cuando en la lejanía se perdía de vista algún muchacho rezagado y jadeante por el enorme peso. Vacíos los portaequipajes, pasillos, los bajos y entre asientos, ya podíamos gozar de sentarnos y estirar las piernas. Hasta el convoy se movía con más alegría y a cambio del frío de fuera disfrutábamos de un aroma híbrido, mezcla de aceite de balseta, salvado de tercerilla, harina apolillada, tocino rancio, embutido de viejo macho (no cabrío), y sutiles aromas de sobacos y del "famoso bacalao del ciego..."pero a la postre íbamos sentados.

El regreso siempre era menos glorioso, pero si coincidía con las dos únicas Fiestas Puentes del año, los "soldadicos" alegremente ponían la "nota" a veces afinada del "Asturias patria querida..." o el Vino de la Asunción... que a veces se subía a la cabeza del resto del vagón y coreábamos las más de las ocasiones desafinados. Algún maño o navarro se arrancaba por jotas, (ovación y salida a los medios). Estaban de moda las navarras y las Vacas que se escapaban del pueblo...

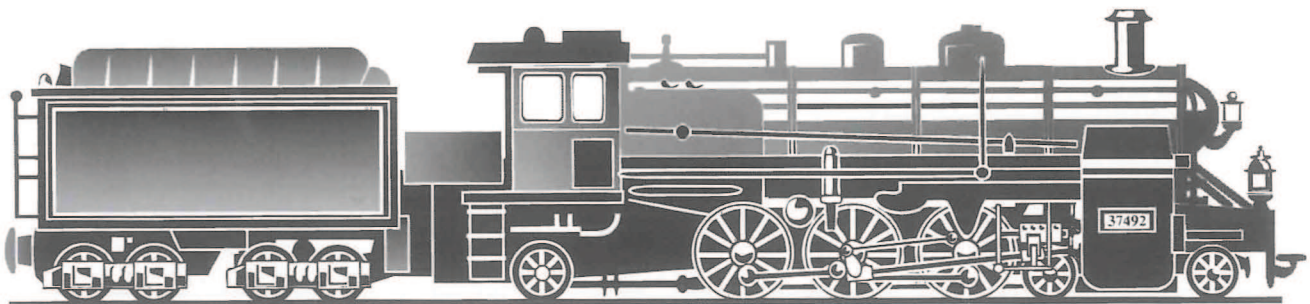
Para completar la estampa, en el entreacto, el caramelero vendía sus tiras de números para la rifa del clásico paquetito de decena de peladillas, como el precio era irrisorio comprabas esperando te cayera para presumir el Domingo repartiéndolas entre las chicas. Pero el tren se acercaba al destino y el rifero ni barajaba

ni repartía cartas, por quedarle tiras sin vender, las comprábamos en bloque y justo a tiempo... "el 7, ha salido el 7", y con más entusiasmo que hoy cantan "¡Bingo!" o premian con un coche en TVE, se oía una voz "¡Aquí, aquí!, y a continuación el agraciado/a -que a veces no era ni un poco- declaraba gozoso a todo el vagón. ¡Que suerte... si a mi nunca me toca nada!

Con el tiempo los convoyes aumentaban sus unidades y ganábamos en espacio, pero como los "carbones" del Eje, necesitaban los "cabrones" del Ruhr, se olvidaron de nosotros y tuvimos que recurrir al polvo de lignito prensado en forma de bloques de las minas de Aragón, de tan bajas calorías, que costaba muchísimo conseguir presión. Los trenes solían salir puntuales de origen, pero nunca se conocía su llegada a destino.

La juventud de entonces, se quedaba campos de alfalfa para segar en domingo e incluso de noche, consiguiendo unos ahorrillos, que en cierta ocasión utilizamos para presenciar un encuentro Valencia-Bilbao, alineando los "merengues" a los míticos Epi, Mundo, Gorostiza, etc. El partido que se celebró como siempre nada más comer lo ganamos. El Mestalla estaba relativamente cerca de la Estación Churra, nuestra euforia y la confianza de la cercanía hizo que casi perdiéramos el tren, cuyos billetes expidió con rapidez la taquillera segorbina Consuelo, hermana de Asterio.

Conservábamos aún la comida en nuestros listados saquicos de merienda, y decidimos dar cuenta de la misma en una cantina de Sagunto, como siempre una interminable espera,



para cruzarse con otro renqueante tren que llegó por fin con un desesperante retraso. Entre tanto, la máquina estuvo resoplando constantemente tratando de conseguir presión, al tiempo que la giraban en la plataforma, para engancharla al frente de la que anteriormente era la cola. Un pitido -que más bien parecía un quejido- y todos apuramos el último sorbo de vino cuya graduación de origen había sido reiteradamente rebajada con agua del grifo. Su calificación de cualidades eran: vino aguado, de poca transparencia y limpidez, rico en taninos y otros cuerpos, de aroma y regusto intenso y profundo, muy equilibrado y decantado a vinagre, que dejaba en boca propia y nariz ajena fragancias profundas a beodo. El Jefe de Estación gritó lo de "Señores, viajeros al tren", alzó su banderola y después de innumerables empujones entre sí de los vagones, el convoy comenzó a deslizarse perezosamente con gran sobresalto de los neófitos que pensaron volvíamos a Valencia.

Pero en cuanto llegó al cambio de agujas y cogió la dirección buena, con un poco de rampa, se le indigestó el alimento y comenzó a vomitar más polvo de lignito que humo. Daba la impresión de enfermo terminal, o que fallecía de "senectud". Esto último no era un diagnóstico y sí una realidad. Algunos jóvenes bajamos y caminando por la senda de al lado de la vía, nos ofrecimos a empujar si fuera necesario, cosa que el maquinista -que no era el de la General- agradeció. Por fin, y pese al aligerado de peso, no pudo más y se paró extenuada, se dejó caer retrocediendo unos metros, recuperó el pulso, tomó carrera y pudo vencer el primer repecho. Marchaba feliz, pero lento por los cortos llanos de esta línea. Más, volvió a presentársele los síntomas anteriores y repetir los vómitos y bocanadas de su pestilente aliento. La costumbre había hecho mella en nosotros ¡que ni nos dolíamos!, estábamos desmaquinizados. Le pedimos un favor al maquinista: "Sr., cuando tenga suficiente presión, si no es mucho derroche de energía, haga sonar el pito y volveremos al tren, abandonando las higueras y vides que hemos descubierto". El maquinista -que seguía sin ser el de la

General- muy comprensivo y amable, practicó en más de una ocasión los arranques y pitidos. Y nosotros, completamos la corta dieta del día. Para que se forjen una somera idea de cómo se desarrollaba este interesante viaje... ¿Como explicarlo?, ¿Vds. han visto en TVE el comportamiento del tren, paralelo en el descenso del Sella?... pues eso.

Me gustaría continuar contando mil y una cosa con relación al ferrocarril, conmemorando sus los años de su llegada a Segorbe. Pero no quiero abusar ni del equipo de redacción que me ha invitado, ni de los lectores, especialmente de los jóvenes que al no haber vivido estas -por otra parte rigurosas historias-, no las pueden celebrar.

