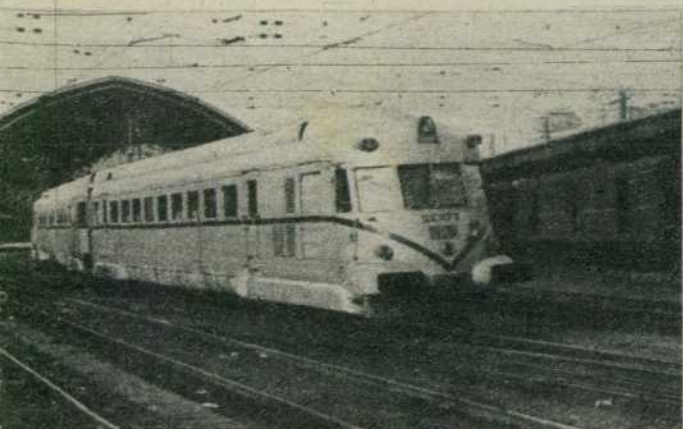




LOS QUE LLEVAN EL TAF

Son las trece horas y veinticinco minutos de un sábado cualquiera en la estación de Atocha, de Madrid. Jornada punta en el Taf para Barcelona. Las 174 plazas, ocupadas. Casi todos los viajeros ya están acomodados. Algunos permanecen todavía en el andén, despidiéndose de familiares y amigos. El jefe de tren y los vigilantes terminan de ordenar los equipajes. Fuera de la marquesina espera un día gris de invierno. El factor de circulación se acerca al motor de cabeza, levanta el banderín y da la salida. El maquinista responde con un largo pitido de sirena, y el tren arranca lentamente.

TURNOS DE OCHO DIAS

Jesús de Castro Oncala, el maquinista, es madrileño, tiene treinta y ocho años y conduce el Taf hace cinco. Antes estuvo en tracción vapor. Sentado a su izquierda va el ayudante, Tomás Santillana Parejo, y a la derecha, el jefe de tren, Antonio Vela Mayor, un veterano de sesenta y dos años, con cuarenta y cinco de servicio.

El Taf acelera la marcha. Desde la cabina se experimenta una primera sensación de inmovilidad. Los puentes de señales parecen venir hacia el tren, y los cambios se abren y cierran como largos abanicos. A ambos lados desfilan fábricas y vías de apartadero; luego, la aglomeración de los barrios extremos. Por Entrevías, el maquinista pita con insistencia para alertar a la gente y saludar a su mujer, que ha salido a despedirle con sus dos niños.

—Hasta dentro de ocho días no vuelvo a Madrid.

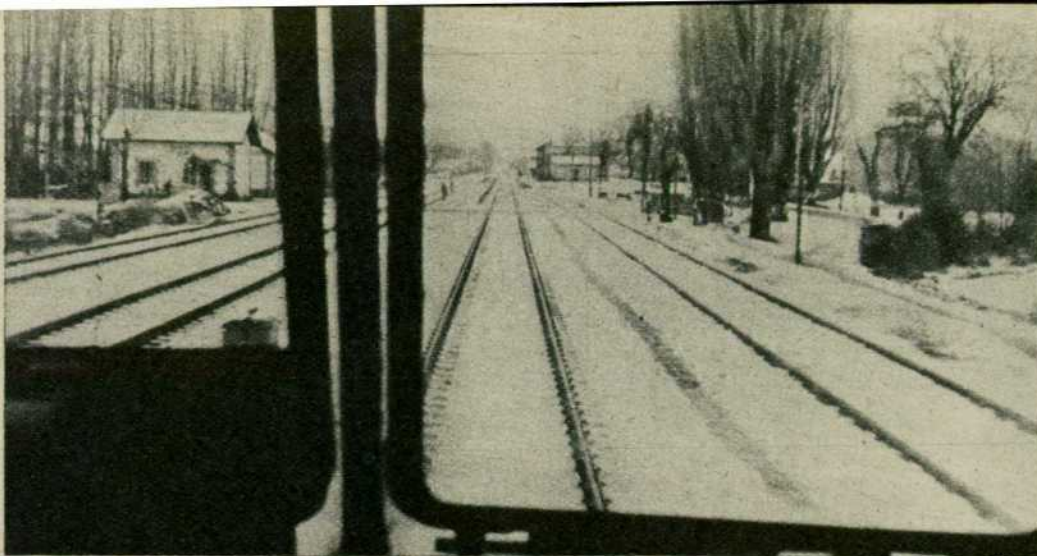
Los turnos de los Taf son de seis, siete y ocho días. Este último se inicia con el viaje a Barcelona. Después de per-



Jesús de Castro y Manuel Ramírez, maquinistas del Taf



El jefe de tren anota las horas en la hoja de marcha



Los rieles se pierden en la inmensidad blanca

manecer un día de reserva en Vilanova se realizan los servicios desde la capital catalana a Bilbao e Irún, frontera de Cerbere y Valencia, regresando a Madrid el octavo día. Tras la jornada de descanso vuelven a salir para Andalucía y Levante.

—En total, unos 10.000 kilómetros al mes —concluye Castro.

Mete otro cambio de velocidad y suena un timbre que semeja al del cuarto de máquinas de un navío. Luego continúa:

—El 14 de diciembre hizo diez años que me casé, y el 16, mi niña cumplía ocho años. Los dos días estuve de servicio. Y el año pasado me tocaron fuera de Madrid las tres fiestas de Navidad, Nochevieja y Reyes. Mientras haya salud, a mí no me importa trabajar, con tal de tener bien a la familia.

Santillana no se muestra conforme con su compañero. Para él, más joven, es muy duro estar tanto tiempo separado de su mujer.

A CIEN POR HORA

El Taf se desliza suavemente por la

En el bar...

vía de carriles soldados y traviesas de hormigón. Sólo quedan por renovar los tendidos de algunas estaciones. El jefe de tren recoge las papeletas que, con una larga vara, le tienden los guardas de las precauciones. En Guadalajara, Castro Oncala se levanta para comer, y el otro maquinista ocupa su puesto. Se llama Manuel Ramírez López; es de Medina del Campo, y antes de pasar a tracción diesel fue también fogonero y maquinista de vapor.

Las precauciones nos han hecho perder diez minutos; pero, según asegura Ramírez, los recuperaremos antes de llegar a Baides.

—Como la vía está nueva podemos correr a más de cien.

La línea remonta el valle del Henares, que cruzamos repetidas veces. En Espinosa los cerros se encuentran cubiertos de nieve. El jefe de tren anota las horas en la hoja de marcha, y el maquinista pita de vez en cuando.

—Cuando hace mucho frío el pito se hiela y no suena.

El castillo de Jadraque aparece entre la bruma. La nieve ya cubre la llanura. Los railes penetran horizontalmente en la inmensidad blanca, mientras los chopos negros que orillan la vía

escapan hacia lo alto. Sobre la cabina se sienten de tiempo en tiempo unos golpes blandos.

—Son pájaros —dice Ramírez—. ¡Pobrecillos! El frío los aturde y se dejan coger.

—Una vez en Almacellas matamos un águila —interviene su compañero.

—También recuerdo yo otra en Escatrón —tercia el jefe de tren.

EN EL PUNTO MAS ALTO DE LA LINEA

A partir de Baides el tren disminuye la velocidad. El valle se estrecha. De las rocas cuelgan carámbanos de hielo. El agua del Henares es grisácea. En Cutamilla cruzamos el primer túnel. La nieve se espesa a medida que ascendemos. Los pueblos aparecen hundidos en el paisaje. Apoyado en un declive, recortando las torres de la catedral y el castillo, dormido y blanco, asoma el caserío de Sigüenza. Camino de Torralba —el punto más elevado de la línea—, Ramírez recuerda sus tiempos de fogonero y las dificultades para subir las pendientes:

—De Madrid a El Escorial echaba toneladas de carbón.

UNA BIBLIOTECA PARA LOS FERROVIARIOS

Después de atravesar el túnel de Horna, el tren corre otra vez cuesta abajo en busca del Jalón, que seguirá casi hasta Zaragoza. Las rocas verticales y rojizas de las proximidades de Jubera recuerdan vagamente las del Cañón del Colorado. Sentado junto al guardafreno en la cabina de cola, Santillana va leyendo una gruesa novela.

El viaje transcurre plácidamente



—Como tengo mucho tiempo, en cada viaje saco un libro de la biblioteca.

En el depósito de tracción diesel de Madrid hay una pequeña biblioteca, de la que son socios más de 300 ferroviarios. Pagan un duro al mes, y con el dinero recaudado compran más libros para irlos renovando.

Santillana cierra el libro y explica que lleva doce años de servicio, tiene un niño de treinta meses y que el trabajo es mejor en invierno que en verano.

—La cabina lleva calefacción; pero, en cambio, no le llega el aire acondicionado.

CRUCE CON EL RÁPIDO

Un minuto de parada en Calatayud. Son las cinco menos diez. El interventor, el ruta y los camareros terminan de comer. El personal del restaurante ha trabajado hoy de firme: noventa y cinco comidas. A la noche siempre son menos los viajeros que comen.

En la cabina de cabeza otra vez es Castro Oncala el que conduce. La vía absorbe la mirada y es algo que semeja tener vida propia. Un pastor saluda y un perro corre ladrando. Cruzan raudos los pájaros, y un ciclista que iba por el camino de servidumbre espera el paso del Taf. El tren parece dudar entre valles y montañas. Nunca se sabe por dónde irá a salir hasta que, al fin, lo engulle un túnel.

Nos aproximamos a Paracuellos-Sabñán. Varias personas aguardan en el andén. El jefe de estación da paso libre con el banderín en alto.

—¿Dónde estará el rápido?— comenta Castro.

Se suceden nuevas estaciones —Sabñán, Morés, Purroy, Morata— y el rá-

pido sigue sin aparecer. En la cabina hay una atención más concentrada. Apenas se habla y todos los ojos están pendientes de los discos y el banderín tranquilizador de los jefes de estación. No es el esfuerzo físico lo más penoso del trabajo de estos hombres. Pero sus jornadas siguen siendo duras. La obligada atención a todo lo que sucede en la ruta mantiene los nervios en tensión. Los raíles hipnotizan. Cruces, discos, pasos a nivel, rebaños y animales que se meten bajo las ruedas, caminantes distraídos, camiones o tractores averiados en medio de la vía, son experiencias casi cotidianas que como gotas de agua van llenando lentamente un vaso.

Al fin, en Ricla, donde empieza otra vez la doble vía, divisamos el rápido apartado a la izquierda.

—¡Qué le habra pasado hoy!— comenta jovialmente Castro.

COMODIDAD Y SOSIEGO ENTRE LOS VIAJEROS

Ya es de noche. Aun faltan varias horas para llegar a Barcelona. En el departamento de viajeros, atmósfera de aire acondicionado, comodidad y sosiego. Hay un suave rumor de conversaciones, lecturas, cigarrillos, sonrisas de muchachas. Todo lo exterior es ajeno. En la llanura nevada, oscura y solitaria sólo se divisan los faros de algún coche o los pilotos de los camiones. Pero el pito amortiguado del Taf continúa respondiendo incansable al mensaje de los discos.

FERNANDO F. SANZ

(Fotos Delapeña y F. S.)

Sonrisas, rumor de conversaciones...



¿POR QUE ERES UN BUEN HIJO?

EN términos generales, todos somos o hemos sido buenos hijos. Las excepciones nos avergüenzan y son repudiadas justamente por la sociedad. Pero la consideración filial hacia los padres se adorna con innumerables matices, que es lo que tratamos de descubrir ahora a través de nuestra pregunta: «¿Por qué eres un buen hijo?» Tu vida es todavía muy corta (no deseamos contestaciones de chicos o chicas mayores de dieciocho años), pero estamos ciertos de que en la relación con tus padres ha habido un acontecimiento, una vicisitud, un momento, una etapa que produjo en ti la revelación de que eres un buen hijo.

Esto es lo que deseamos que nos contéis de un modo sobrio y conciso, también sencillo y humano. No ya ahora, cuando sois tan jóvenes, pero muchos años adelante comprenderéis en todo su valor la importancia de esa calificación, y seguro que entonces nos agradeceréis que os hayamos ayudado a encontrarla y que la podáis exhibir ante vuestros hijos.

Para participar en este concurso es indispensable ser suscriptor o hijo de suscriptor de VIA LIBRE. En la carta deberá indicarse claramente esta condición. Sin el nombre, los apellidos y la dirección privada del autor no será tenida en cuenta ninguna carta, aunque se admitirá un seudónimo para quien así lo prefiera, en el supuesto de publicación en las páginas de VIA LIBRE.

Desde hoy mismo esperamos vuestras cartas. Escribid a VIA LIBRE: Para el concurso «¿Por qué eres un buen hijo?» Apartado 14.419. Madrid.

Las de mayor interés humano serán recogidas en las páginas de VIA LIBRE. Cada semestre seleccionaremos las tres mejores, y a sus autores, junto con un mensaje laudatorio de VIA LIBRE, les regalaremos sendas plumas estilográficas, en cuyo capuchón figurará su nombre con la mención del concurso.

