

RECUERDO SENTIMENTAL DE UN FERROCARRIL



Al fondo de este melancólico paisaje, la estación del ferrocarril de Castilla, de Palencia.



La grúa, el muelle y las plataformas, a la derecha, esperan una mercancía que nunca llegará.

Los «últimos» de los talleres posan en un grupo que también será el último recuerdo gráfico.



El de Castilla, de vía estrecha, ha sido

AÑO de 1911, año de perspectivas ferroviarias en el que el no más allá era la palabra Progreso, con mayúscula. Una palabra de respeto. Lo más ambicioso, entonces, en estas tierras de pan llevar, era el ferrocarril de Castilla y ferrocarriles secundarios. Ultimado el trayecto de Medina de Rioseco-Palanquinos, estaba proyectada la construcción de Villanueva del Campo a Bena-

vente, para continuar a Puebla de Sanabria-Vigo, y el de Palencia a Guardo. Proyectos, muchos proyectos. Ferrocarril por todas partes, capital francés y guerra de 1914. En explotación, la línea de Palencia a Villalón y Villada a Medina de Rioseco. En marzo de 1915 se inaugura lo que quedaba del ferrocarril de Castilla. Treinta y tantas estaciones y varios apeaderos. Cada estación, la misma

forma, hasta el mismo número de ladrillos, grúa-puente, báscula para vagones, para mercancías, carro transbordador, placa giratoria... El número de coches y vagones suficientes para satisfacer las necesidades del servicio. Todo funcionaba a la perfección. Velocidad máxima, en aquellos tiempos, 40 kilómetros a la hora. Era la exageración, cosas del Progreso.

Ferrocarriles de Castilla, de los

campos de trigo, de la llanura castellana, sin un solo túnel, muerto a los 57 años de vida, por mor del progreso, con minúscula. Los ferrocarriles del romanticismo pasaron de moda. La primera clase era de primera de verdad, tenía coches con asientos que eran verdaderas butacas tapizadas; los de segunda, almohadillados, tan buenos, que no los tenían los grandes ferrocarriles. Trenes de



clausurado después de 57 años de vida

viajeros diurnos, de la educación, que consideraban mala costumbre eso de pasar la noche junto a un desconocido, junto a un señor que no le han presentado para nada. Pasó la era de lo romántico, de los romances a la luz del día, y, poco a poco, cumpliendo la fatalidad de la lista que la Administración iba borrando, te llegó la hora. Ferrocarril que tenías tus pueblos importantes, que vivías a la som-

bra de ellos y que también quisieron prosperar y te dejaron a un lado porque, a pesar de tu juventud, te ibas haciendo viejo vertiginosamente. Has muerto porque no has querido ponerte a tono con los tiempos, porque la carretera te hacía mucha competencia, porque te ibas volviendo anacrónico e impotente. ¡Qué tiempos aquellos en que se cumplía el artículo 150 de la R. P. F.!

de cada diez minutos de retraso por cien kilómetros, la compañía ferroviaria era sancionada y el viajero por pérdida de enlace tenía facultad para hacer reclamación. Real Decreto de 10 de marzo de 1901. ¡Qué tiempos aquellos de la rabiosa formalidad!, en los que todo funcionaba bien, porque todo era lo mismo, todo era bueno. Ferrocarril de Castilla, último de los ferrocarriles románticos de vía es-

trecha. Ferroviarios en activo que habéis contemplado aquellos felices tiempos de la inauguración oficial de este ferrocarril y que habéis tenido el hondo pesar de haber contemplado el triste último viaje, el viaje hacia el desguace de este tren, a vosotros el último recuerdo de estas líneas sentimentales.

José PEREZ LLORENTE
(Fotos, del mismo.)