

# **EL TUNEL DE LOS PAJARITOS**

por  
MANOLO MARISTANY

**III PREMIO ANTONIO MACHADO  
CONVOCADO POR RENFE  
CUENTO TERCER CLASIFICADO**



## PROLOGO

¡Enhorabuena Manolo!

Han pasado pocas fechas, desde que Manolo me comunicó todo preocupado, que había presentado un relato suyo al concurso Antonio Machado sobre relatos ferroviarios. Nada, le contesté, esto es tuyo, no sé, no sé, me respondió.

El que conozca a Manolo Maristany, puede imaginarse fácilmente estas actitudes y palabras, con su clásico e inturbable aire británico; así le hemos oído decir, “no sé por qué se me agradece mi trabajo, pues cuando lo hago disfruto como un camello”.

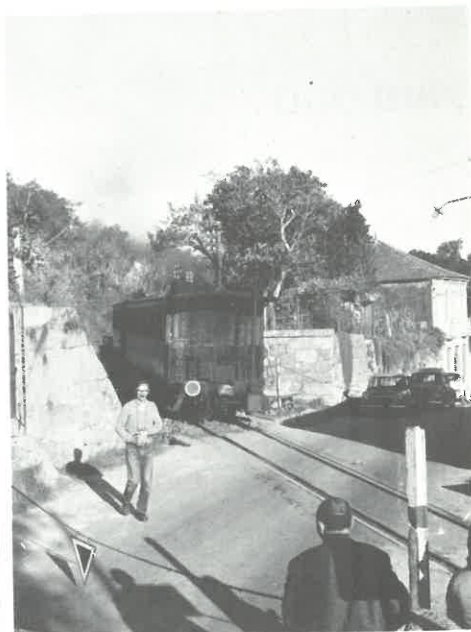
La verdad es que la afición le debe mucho a Manolo, y no solamente en el terreno de las imágenes gráficas, sino en el de las aptitudes.



*“Las crudas esperas”. Estación de Mirandela (Foto: C.F.S.S.)*



*"No está mal" (Foto: C.F.S.S.)*



*"En marcha, hay otro paso a nivel más abajo que creo que el sol..." (Foto: C.F.S.S.)*

Hoy he vuelto a hablar con él, siempre con el mismo aire, me ha comunicado, "que sólo había quedado el tercero del concurso", y teniendo que desempatar con el segundo, he sentido auténtica alegría. ¡Enhorabuena Manolo!, pero estas reacciones mediterráneas, poco tienen que hacer contra el espíritu británico.

Contemplamos a menudo las espléndidas fotografías de material ferroviario que él nos brinda, pero quizá hay muy pocas que pueda verse al autor en plena labor. Me he permitido adjuntar tres de ellas captadas tímidamente. ¡Enhorabuena Manolo!

El viajero contemporáneo, confortablemente instalado en butaca anatómica de un coche climatizado, no prestará la más mínima atención al túnel de los Pajaritos —entre otras cosas porque no tiene la menor idea de la existencia de semejante túnel que, por otra parte, el tren cruza como una exhalación— ni sospechará que en su tiempo fue escenario de titánicas luchas en la oscuridad.

Nuestra vida mortal depende de una serie de circunstancias concatenadas de acuerdo con un orden determinado desde el momento mismo de nuestro nacimiento por unos poderes invisibles que unos llamarán suerte, fatalidad, azar o providencia. La forma en que estas circunstancias se combinan para garantizar nuestra integridad física puede ser más o menos aparente. Que uno deba la vida a un atasco automovilístico camino del aeropuerto (atasco que le hizo perder el avión que pocos segundos después estallaba al final de la pista de despegue) es evidentemente una casualidad espectacular. Que uno siga vivo gracias a la regañina que la mujer de un ex-compañero pegó a este, podrá parecer extraño y necesitará una explicación, pero la verdad es que si Pilar, la mujer del ex-ferroviario Fermín Collado San José, no le hubiera cantado a éste las cuarenta, lo hubiera sacado de la taberna donde rumiaba su desesperación y lo hubiera mandado a la huerta familiar a desenterrar patatas, sus ex-compañeros, el maquinista Juan Sánchez, y el fogonero Fulgencio García, habrían muerto asfixiados en el interior del túnel de los Pajaritos.

Pero será mejor que vaya por los pasos contados para la mejor comprensión del lector. La historia ocurrió allá por los años cuarenta, cuando las locomotoras quemaban carbón de Utrillas, que es el peor del mundo como podrán atestiguar muchos maquinistas supervivientes de aquellos tiempos y del que se podría decir que cualquier parecido con auténtico carbón —para no hablar de las briquetas de Cardif— es pura coincidencia.



Dos series de circunstancias, extrañas por completo la una a la otra, convergieron inexorablemente en el túnel de los Pajaritos una fría tarde de otoño de 194...

Empecemos por la serie que llamaremos *A* para mejor entendernos. Un tren carbonero remolcado por una doble tracción —una máquina en cabeza y otra en cola— resopla vigorosamente en la rampa sur del túnel de los Pajaritos. Este túnel, como todos los de la red, tiene su número correspondiente, pero entre los ferroviarios es conocido por el de los Pajaritos, a causa de las bandadas de gorriones que en verano penetran en su interior para beber el agua que recoge de sus innumerables filtraciones. Al entrar el tren, los pájaros —que saben latín— salen disparados para no morir asfixiados. Esta agua que gotea del techo, inofensiva en verano, en invierno se hiela sobre los raíles y hace patinar a las máquinas. Se ha hablado de recubrirlo de cemento, pero hasta el momento los buenos propósitos se han quedado en palabras. No hay dinero. El país todavía se está recuperando de los estragos de la guerra civil. De las chimeneas de las máquinas se elevan dos penachos de humo de un blanco deslumbrante que se recortan limpiamente en el severo azul otoñal. La locomotora de cabeza es una joven y eficiente “1.400” en la plenitud de sus facultades, que lo mismo tira de un expreso que de un mercancías.

Pero no es esta locomotora la que nos interesa sino la pequeña, panzuda, renqueante y aparatosa "2.500" del NORTE, (conocidas también por "verracos" debido al gruñido, muy parecido al de un cerdo, que emiten al frenar) que jadea en la cola del convoy, empujando con todas sus fuerzas, como si de ello dependiera su vida, lo cual no debe de extrañarnos, pues es proverbial la tenacidad de estas máquinas supervivientes de las terribles rampas de Pajares que, después de su electrificación, se repartieron por toda la geografía española. Es una máquina viejísima. Cuando nació, todavía no había estallado la guerra de Cuba. Pero es sólida y está bien construida. Bien cuidada podría llegar al siglo de existencia.

Juan Sánchez, su maquinista, comprueba una vez más, por pura rutina, el nivel del agua en la caldera y la presión del manómetro. Todo está conforme. Nivel de agua a tope y presión al máximo, con la válvula rabiando a ser posible son los requisitos fundamentales para acometer la subida de una rampa o la travesía de un túnel con garantías de éxito. Se asoma a la ventanilla y observa la larga hilera de desvencijados vagones que cruje y se curva por lo alto del talud. Las balletas, dobladas bajo la pesada carga, rechinan penosamente al tropezar las ruedas en las juntas de los railes. La vía está hecha un desastre. Las traviesas están podridas o quemadas en su mayoría. Frente a él, cada vez más cerca, se yergue la inmensa ladera descarnada en la que está excavado el túnel de los Pajaritos. Sabe perfectamente que es el más peligroso de la línea. Es de los que conviene cruzar de un tirón, conteniendo la respiración como quien dice. Es en rampa, en curva, con abundantes filtraciones y, para colmo de males, carece de agujeros de ventilación. En una palabra: reúne todos los inconvenientes y ninguna ventaja. Si las vías están húmedas, cubiertas de hielo o del aceite que se ha vertido de la mangueta de una caja de grasa de un convoy anterior, su travesía puede convertirse en un verdadero infierno. Las máquinas patinan y para salir del mal paso no hay más remedio que atiborrarlas de carbón. En un segundo el túnel se llena de humo asfixiante. A más de una pareja han tenido que sacar con los pies por delante. La máquina de la cola es la que se lleva la peor parte: han de tragarse su humo y el de la máquina de cabeza. Pero por lo que ve, el maquinista de la "1.400" lleva la lección bien aprendida y conoce su oficio a la perfección. El humo que desprende la chimenea de su máquina es blanco, vapor condensado, apenas manchado de gris. Quiere decirse que lleva el fuego bien repartido, vivo y el fogonero no echa ninguna palada de carbón de más. "No hace fuego" para decirlo en términos ferroviarios.

A la izquierda de la vía, hacia atrás, va quedando el pueblo, en una hondonada, a la sombra de una arboleda teñida de amarillo por la otoñada. La torre de la iglesia, todavía chamuscada y con abundantes huellas de metralla, emerge por encima de la parda confusión de tejados sobre los que se deshilachan perezosas humaredas. Unos huertos bien cuidados llegan hasta el pie mismo del talud del ferrocarril. Un hombre, con los pies hundidos en la tierra removida de un patatal, se ha incorporado y mira acercarse el pesado convoy con las manos apoyadas en el mango del azadón.

Fulgencio García, el fogonero, abre la puerta del hogar y, atisbando por encima de la pala, extendida a modo de escudo protector, observa con mirada crítica la masa ígnea que crepita suavemente sobre el emparrillado del cajón de



fuegos. Una bocanada de aire ardiente le da en la cara tiznada de hollín en la que reluce el blanco de los ojos. Ha reparado en un hueco entre las brasas. A Fulgencio García, fogonero de segunda, no le gustan los huecos entre las brasas. Por ellos entra aire frío que enfría el cielo del hogar y hace bajar la presión. Mira la distancia que separa la boca del túnel de la "1.400". Esta va ganando terreno, lenta pero firmemente. Sus bielas se mueven rítmicamente como un equipo de remeros bien entrenados. Todavía está a tiempo. Hunde la pala en la masa de carbón húmedo que rebosa del tender y con un ágil quiebro de la muñeca lo lanza con puntería sobre el hueco. Repite tres veces la operación. Luego lo alisa todo con el gancho, dejándolo un poco más alto por los laterales y más hundido en el centro. Conoce su oficio. Mucha gente cree que basta con echar carbón al hogar, de cualquier manera. Hay que saberlo repartir. El nunca ha tenido que escuchar la queja de su maquinista al jefe de depósito: "Oye, quitame este fogonero que no me sirve, que ha truncado tantas carreras". Cierra la puerta del hogar y guarda el gancho y la pala. Luego se frota las manos con un puñado de borra que lleva perpetuamente en el bolsillo posterior del mono y mira la aguja del manómetro que ha ganado media atmósfera en un santiamén. Satisfecho prepara un cubo de agua y sumerge dos toallas viejas que, si vienen mal dadas, les harán las veces de máscaras antigás. Hay que estar prevenido a todo. El no es ningún novato en estas lides. Meterse en el túnel de los Pajaritos es como hacerlo en el propio infierno. Finalmente echa un trago de agua del botijo.

—¿Quiéres? —ofrece al maquinista.

Juan deniega con la cabeza, sin volverse. Acaba de reconocer al hombre del huerto que tiene la mirada fija, como hipnotizada, en la "verraco". Parece que se la quiera comer con la vista o contar los radios de sus ruedas. Es Fermín Collado, su anterior titular. Las relaciones entre ambos son algo tensas. El no tiene ni arte ni parte en lo ocurrido, pero por las miradas atravesadas que le dirige al cruzarse con él en la plaza del pueblo, cualquiera diría que se acuesta con su mujer. El no urdió ninguna intriga para que le despidieran y le dieran a él su máquina. Se la dieron a él, como se la podían haber dado a cualquier otro. Pasando por alto su mal talante, lo saluda con la mano. Tras unos segundos de indecisión, el hombre del huerto le contesta con un ademán desabrido:

—¡Anda y que te den morcilla! —gruñe Juan despechado.

—¿A quién has saludado? —pregunta Fulgencio desde la otra ventanilla.

—A Fermín.

—¿Todavía le dura el cabreo?

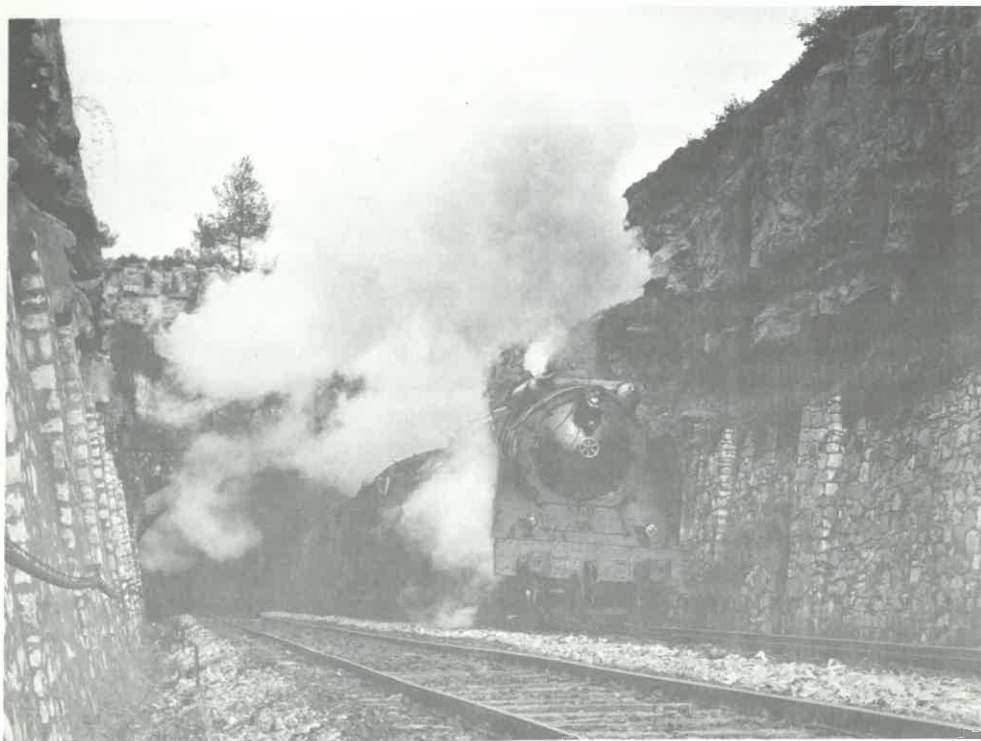
—Eso parece.

—No fue culpa nuestra —apoya el fogonero a su superior abriendo los brazos en un ademán muy expresivo—. El mismo se lo buscó. No están los tiempos para mítines. Fermín ha sido siempre muy impulsivo...

—¡Ni que le hubiera robado la máquina! —le interrumpe Juan que es hombre de buenos sentimientos, incapaz de jugar una mala faena a un compañero—. Pero atiende, que ya estamos llegando.

La locomotora de cabeza ha entrado ya en el túnel llenándolo de blanco. Uno tras otro, obedientemente, los vagones van desapareciendo en su interior.





Los dos hombres preparan sus pañuelos que llevan anudados al cuello, se miran de reojo y se santiguan a hurtadillas. Hace muchos años que no han puesto los pies en la iglesia. No van a misa ni tampoco se confiesan. Blasfeman corrientemente, de una forma maquinal. Que se sangitüen ahora puede parecer un contrasentido, pero ¿acaso no es la vida misma un contrasentido gigantesco? ¿Vale la pena tomarse tantas molestias para vivir una existencia tan aperreada y llena de sinsabores?

—Allá vamos —dice Juan animosamente, con la mano en la palanca del regulador.

Resoplando vigorosamente la “*verraco*” entra en el túnel cuya bóveda está ennegrecida por el paso de innumerables convoyes. Los enérgicos latidos de la máquina, un tibio manto de vapor y carbonilla y el entrechocar de férreos herrajes envuelven en un segundo a los dos hombres. Girones de humo vuelan rápidamente por encima de sus cabezas y van a perderse hacia el claro óvalo de la entrada del túnel que se enturbia y empequeñece por momentos. Un modesto farolillo de aceite brilla tenuemente en la marquesina a la altura del manómetro de presión.

\* \* \*

El ex-maquinista Fermín Collado San José es el protagonista de la serie que llamaremos *B*.

Cuando ha captado en la distancia el peculiar jadeo de su máquina, el corazón le ha dado un vuelco. Lo podría reconocer entre mil. Es inconfundible. Se incorpora del surco abierto entre sus pies y se queda contemplando extasiado las dos altas humaredas de plata que se acercan lentamente. Se ha olvidado del frío que arrecia por momentos. Sopla un cierzo cortante que entumece los dedos y condensa el aliento. El cielo tiene resplandores de acero como si amenazara nieve. No tendría nada de extraño que mañana el pueblo amaneciera blanco. Los resoplidos de las dos máquinas retumban como un marcial redoble de tambores cuyos ecos devuelve la ladera descarnada. Los gorriones, que hace un momento alboroteaban en las ramas de un castaño cercano, han enmudecido de repente. El aire vibra con el sonoro y creciente latido de las dos locomotoras. Los cinchos de la caldera de la "verracó", el bronce de su silbato, el testero pintado de rojo y la bruñida placa del constructor, a un lado de la marquesina, reflejan vivamente los últimos rayos del sol, muy bajos ya sobre la quebrada línea del horizonte. Fermín observa fascinado el peculiar movimiento de las excéntricas de la distribución que atestiguan de forma concluyente la venerable antigüedad de la máquina. Su alta chimenea decimonónica y el domo cuadrado, casi pegado a la misma, le prestan todo el aspecto de un rinoceronte fósil y agresivo. El maquinista está asomado a la ventanilla. En el tender se apilan las briquetas, tan altas como el techo de la marquesina. Cuando hayan llegado a Zaragoza las habrán quemado casi todas. A Fermín casi se le humedecen los ojos.

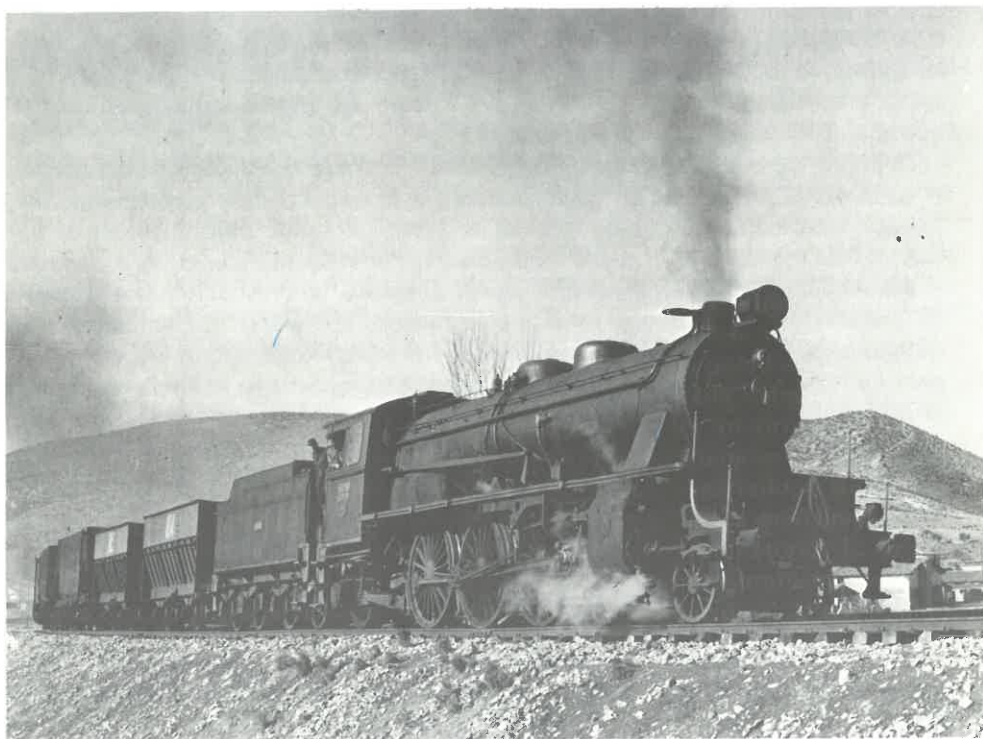
Fermín Collado es hijo y nieto de maquinistas. Su abuelo había muerto debajo de una máquina al tratar de recuperar su retraso. Sería una exageración decir que había nacido en la caja de humos de una locomotora, pero sí que, prácticamente, en el mismo depósito de máquinas. Un par de calles lo separaban de su casa. Sus sueños infantiles fueron arrullados por el ulular de las locomotoras maniobrando en las vías y el estrepitoso paso de los expresos que hacían temblar la noche con sus imperiosos bramidos. Hasta que no fue mayorcito y se arriesgó fuera del barrio, creyó firmemente que el olor a humo y carbonilla era el normal del aire y que no existían otros ruidos que los resoplidos de las máquinas y el entrec chocar de topes. Por lo menos unos sonidos tan agradables. Aprendió a distinguir el pitido de la locomotora de su padre entre la babel de las otras máquinas, porque cada máquina pita diferente, bien sea por construcción o porque su maquinista es un virtuoso del pito. Su padre era capaz de tocar diana floreada con el suyo. Cuando supo andar acompañó a su madre a llevar la comida a su padre al depósito. Agarrado a sus faldas observaba fascinado los negros monstruos de acero. El nunca jugó con aros, tabas o canicas. Sus juguetes fueron auténticas y resollantes locomotoras. El jugó a trenes con verdaderos trenes, cuando otros niños, incommensurablemente más ricos, tenían que conformarse con pequeñas y tristes imitaciones. Y era el niño más feliz del mundo cuando su padre lo colocaba frente a los mandos de su locomotora y le dejaba empujar el regulador y sentía que el mecanismo se ponía en movimiento. El maquinista del "ratón" también le tenía mucho cariño y le invitaba a subir a su máquina cuando su padre estaba de viaje. Era un hombre muy viejo, sin hijos ni nietos, superviviente de la ence-

riona del Barranco del Lobo de cuando la primera guerra de Africa. A veces contaba historias terribles de la crueldad de los rifeños que Fermín escuchaba aterrado. Su máquina era muy pequeña. Por esto se llamaba el "ratón". La empleaban para maniobras y pinzar otras máquinas. A Fermín le gustaba tanto como la de su padre. Podía pasarse mañanas enteras depósito arriba, depósito abajo, dándole a la palanca del regulador.

El encendedor de máquinas también le fascinaba. Era el ferroviario más sucio y ahumado del depósito. Tenía la carbonilla incrustada en la piel, como los mineros, y los dientes muy blancos y permitía de muy buena gana empuñar la pala a Fermín que este apenas podía levantar. Fermín suspiraba por tener una piel como la suya. Lo malo era que su madre no compartía su noble aspiración y lo restregaba enérgicamente cuando llegaba a casa impregnado de carbonilla.

Otros juguetes fueron la placa giratoria y la grúa del cargue. Cuando escuchaba los tres pitidos reglamentarios con los que una máquina pide que le den la vuelta, corría a la placa y, si no estaba el encargado, él mismo le daba a la palanca de control hasta que la locomotora hubiera girado en la dirección deseada. Estos juegos, desgraciadamente, terminaban con la aparición del contraamaestre vociferando amenazas.

Cuando tuvo trece años, su padre habló con el jefe del depósito para hacerle entrar en la compañía. Su hermano mayor había ido a la mili y el sueldo de su



padre no llegaba para todo. Y por lo que hacía referencia a él, estaba fuera de toda duda que sólo podía ser maquinista.

—Que venga a verme —dijo el jefe del depósito.

Aunque la prueba a que le sometió demostraba que era capaz de conducir una locomotora bajo cualquier circunstancia, el primer trabajo que le encargaron fue el de recoger, con otro chico de su edad, las escorias que caían de los cajones de fuego de las locomotoras, cargarlos en una carretilla y llevarlos al economato donde eran repartidas entre todos los empleados. Un comienzo muy deprimente hubo de confesarse a sí mismo. Pero ya era un ferroviario más, y en calidad de tal pudo asistir a las tertulias de los veteranos en el depósito a la hora del almuerzo. Los escuchó respetuosamente, dejando que la comida se le enfriara en el plato. Escuchó con la mayor atención sus relatos de la inundación que se llevó el punte y el tren, de la legendaria carrera que en 191... realizó una "800" compound para no perder el enlace con el NORTE a costa de destruir la vajilla del coche-restaurant, del homérico frenazo que pegó fulano de tal cuando se encontró con un desprendimiento de piedras en la trinchera de la cuesta del Soldado, del salvamento del correo atrapado en el túnel de los Pajaritos el año de la nevada, del puente que vadeó mengano con el agua la altura de los émbolos...

Entre los ferroviarios, como en cualquier colectividad humana entregada a una tarea común, no faltaban las naturales rencillas y envidias cotidianas: que si Paco le han dado tal máquina y a mí no, que si Antonio la lleva tan limpia para hacer méritos, que si el maquinista del expreso es un creído que mira a los demás por encima del hombro, que si esto, que si lo de más allá. El cuento de nunca acabar. Pero lo cierto es que, a la hora de la verdad, cuando un compañero estaba en apuros, todos se volcaban para ayudarlo. Fermín, al mismo tiempo que aprendió todos los intrínsecos de la profesión, se empapó del alto espíritu de camaradería que reina entre el personal de máquinas.

Después de cenar se escapaba de su casa y corría a la estación para presenciar el paso del expreso. Era el acontecimiento más importante y emocionante de la jornada. Lo esperaba al pie de la toma de agua, escondido bajo los topes de unos vagones de mercancías. Cuando veía acercarse la máquina con el foco encendido y envuelta en lívidos chorros de vapor, contenía la respiración. La sensación de poderío y majestad que irradiaba la impecable "1.700" lo anonadaba literalmente. Se encogía instintivamente entre los topes como si quisiera desaparecer para no traicionar su presencia a la divinidad. El fogonero ya se había encaramado al tender. El maquinista, asomando medio cuerpo fuera de la ventanilla, frenaba exactamente a la altura de la toma de agua. La máquina se detenía frente a él. Sus aceradas bielas despedían un embriagador olor a grasa recalentada. De su caja de fuego se escapaba un ronco zumbido y brillantes relámpagos brotaban entre sus ruedas. Mientras el fogonero llenaba el tender de agua y picaba el carbón, el maquinista, con el farol en una mano y la aceitera en la otra, engrasaba los roces de las bielas y la pulida superficie del espejo de la corredera y tocaba con la mano los cojinetes de las ruedas para comprobar su recalentamiento. A lo largo del expreso resonaba el musical cling-clong de los agentes golpeando los ejes de los coches con sus martillos de cabeza redonda. Finalmente el maquinista se instalaba frente a los mandos. Pitaba el jefe de estación y enseguida le contestaba el atro-

nador bramido de la "1.700" que tenía el don de ponerle de punta los pelos del cogote. El expreso arrancaba lentamente, entre resoplidos y silbantes escapes de vapor que salían por los purgadores de los pistones que formaban como unos blancos bigotes a ambos lados de la máquina y lo envolvían con su húmeda tibieza. No se movía de su escondite hasta que el esplendor del coche restaurante había desfilado ante él, con los afortunados comensales hablando de sus cosas frente a una taza de café, ignorantes por completo del niño oculto en la oscuridad. El expreso aceleraba su marcha y pronto no era más que el rojo farolillo de cola que se perdía en las tinieblas bajo el gran penacho blanco de la locomotora. Entonces el jefe de estación se dirigía pausadamente a su despacho con el farol de señales. Poco a poco la estación recobraba la calma rota por el paso del tren y Fermín decidía en su fuero interno que él sería maquinista de expreso.

Su madre lo esperaba furiosa en casa. "¡Andrés, tienes que hacer algo! ¡Este niño me matará a disgustos! ¡Es la tercera vez que se escapa esta semana! ¡Yo no puedo seguir así!". Su padre simulaba un gran enfado, se lo llevaba al patio trasero, se sacaba el cinturón y con una sonrisa de complicidad, lo descargaba varias veces contra la piletta del lavadero mientras él lanzaba unos ayes lastimeros que llenaban de congoja el corazón de su madre.

Indeciso, el maquinista de la "verraco" lo saluda con la mano.

"¡Tendrá coj... el gachó!" piensa Fermín furioso. Personalmente no tiene nada contra él, pero cuando lo ve montado en su máquina no puede evitar que la sangre se le suba a la cabeza. Es como si lo viera paseando del bracete con su mujer. Siente unos celos locos. Hace un gesto vago con la mano que puede significar cualquier cosa. El tren marcha pausadamente por lo alto del talud. Las ruedas de los vagones se destacan contra el cielo. El sol ilumina a contraluz la nube de humo blanco que se desfleca encima del convoy. Su mirada queda prendida de la "verraco" hasta que esta desaparece tragada por el túnel. Entonces lanza un profundo suspiro. Sus sueños de convertirse en un maquinista de expreso se han evaporado. Lo han despedido. Le han quitado su máquina. Lo han relegado a la condición de paria. Y todo porque un día aciago tuvo la ocurrencia de hablar en la cantida de la conveniencia de fundar un sindicato de ferroviarios, independiente por supuesto, de la caricatura de sindicato vertical que les han impuesto desde arriba. Buenos amigos le aconsejaron que no siguiera por este camino.

—¡Que ya no es como antes, Fermín, que los tiempos han cambiado! Haznos caso y no te metas en líos. Te estás jugando el pan de tus hijos.

Por aquel entonces ya tenía dos chicos, un niño de tres años y una niña de pocos meses.

—¡Pero así no podemos seguir! —protestaba él con vehemencia, furioso por el escaso eco que encontraban sus palabras.

—Por lo menos tienes trabajo ¿no? ¿Qué más quieres?

—Justicia.



Hace dos meses escasos el jefe de depósito lo ha llamado a su despacho y le ha comunicado su decisión, el despido. Lo ha acusado de "*actividades subversivas*". Y ha añadido:

—Y puedes darme las gracias de que no se lo haya dicho a la policía que sino te iba a caer el pelo.

Es la ruina, la miseria. Su vida esta rota. El no sabe hacer más que de maquinista y fogonero. Quizás pudiera encontrar trabajo de fresador o tornero. Todavía se acuerda de su aprendizaje. Pero lo que más le ha dolido ha sido que le quitaran su máquina. No era ninguna maravilla. El es el primero en reconocerlo. Tiene más años que Matusalén. Pero era su primera máquina, algo así como el primer amor de uno. Una máquina para él solo. Cuando se la dieron estaba lo que se dice hecha una braga: rota, oxidada, sucia, perdía vapor por mil juntas, el silbato sonaba afónico. El la reparó con paciencia y cariño, la ajustó al máximo, la pintó con dinero de su propio bolsillo (no había dinero para pintura en el presupuesto de mantenimiento) sacó lustre a sus metales y afinó el silbato hasta conseguir el recio tono de las "*verracos*". Después de pasar por sus manos estaba irreconocible. Era la máquina más limpia y bien cuidada del depósito. Algunos compañeros se burlaban de él. Pero no le importaba. Aparte de la satisfacción de verla relucir como una vieja moneda de oro, su rendimiento había aumentado en un cien por cien y le permitía hacer substanciosas economías de carbón, lo que se traducía en una mayor semanada. Sus compañeros podían burlarse lo que quisieran, pero su máquina no era una tragona como las suyas. Si el lema no escrito de de los maquinistas fuera "*todo para la máquina*", él era el que lo cumplía más a rajatabla. Y con la mejor voluntad. Los días que le tocaba lavado y descanso, los aprovechaba para hacer los machos y dejarlos bien suaves, sacar el aceite del almacén, ocuparse de que le sirvieran buen carbón (dando una pequeña propina si fuera preciso) picarlo y sacar brillo a los metales. Y después de un servicio, nunca se retiraba a descansar hasta haberla dejado bien limpia y atendida. Aunque no le pagaran las horas de más. Había llegado incluso a despertarse a media noche y echarle un vistazo. Después de tres años de servicio había llegado a conocerla mejor que a su propia mujer. Tenía sus flaquezas, como cualquier ser humano, pero podía dar el do de pecho cuando se lo pedía. Ni más ni menos que un buen caballo. Y como un caballo bien enseñado, capaz de pensar y tomar decisiones por su cuenta. A Fermín no le faltaban motivos para creerlo. En cierta ocasión se paró de repente, de forma incomprensible y se negó en redondo a echar a andar de nuevo. La palanca del regulador se había atascado y no había manera de moverla. El fogonero había saltado a la vía y había gritado asustado

—¡Fermín, ahí delante ha caído una piedra como una casa!

Durante algunos segundos se queda con la vista fija en la boca del túnel del que salen hilachas de humo blanco. Los gorriones vuelven a alborotar e las ramas del castaño buscando acomodo para pasar la noche. Dentro de unos tres minutos, todo lo más, el carbonero saldrá al otro lado de la montaña, unos pocos

metros más alto. Desde donde está, casi puede ver la boca norte. De una forma inconsciente cuenta moviendo los labios: uno, dos, tres...

\* \* \*

A menos de cien metros de la salida, la "1.400" empieza a patinar en los raíles cubiertos de hielo. El convoy pierde impulso y reduce su marcha hasta hacerla casi imperceptible.

Juan no puede contener una blasfemia. La visión de Fermín al pie del talud le ha dado mala espina.

—¡Maldita sea! ¡Con lo bien que iba todo!

La "verraco" patina. El túnel retumba con el jadeo de las dos locomotoras. Rápidamente lo invade un humo denso y sofocante. El fogonero da vueltas a la manivela de los areneros. La "verraco" parece que se agarra a la vía con nuevas fuerzas.

—Algún vagón que habrá roto una caja de grasa —comenta Fulgencio espezanzado.

—Hielo —rectifica el maquinista—. Hielo —repite sombrío.

Pero los dos hombres sudan copiosamente. De la cabeza del convoy les llega el terrorífico patíneo de la "1.400", seguido de intervalos de pausa. Juan mantiene la mano en la palanca del regulador. La locomotora tiembla y se estremece. Sus ruedas giran alocadas. Fulgencio observa ansiosamente el manómetro. La presión está bajando en forma alarmante. La están gastando inútilmente en patinar. Sus esperanzas de cruzar el túnel sin hacer fuego se desvanecen. Empuña la pala y empieza a arrojar carbón al hogar. El resplandor del fuego ilumina dramáticamente la marquesina. Chorros de humo y chispas rojizas surgen de la chimenea de la "verraco". El aire se ha vuelto irrespirable. Los dos hombres se llevan a la boca las toallas empedadas en agua y procuran contener la respiración el máximo tiempo posible. Apenas se distinguen sus caras iluminadas por el brillo mortecino del farolillo de aceite. El fogonero levanta la trampilla que oculta los bulones de enganche del tender y acerca la boca al chorro de aire más fresco que sube de las ruedas. El maquinista le imita. Pero después de unos minutos toda la atmósfera del túnel se ha vuelto irrespirable por completo. Los hombres tosen y jadean con la boca abierta como los peces recién sacados del mar. Pero hay que seguir la lucha. El fogonero vuelve a alimentar el fuego. La mitad de las paladas se estrellan fuera. La pala se desprende de sus manos. Se las lleva a la garganta, se tambalea y se desploma de bruces sobre la masa de carbón.

Juan lo aparta a un lado y recoge la pala. El esfuerzo lo agota. Cada bocanada de aire que aspira le abrasa los pulmones. Le parece respirar fuego y azufre. Los oídos le zumban. La sangre le martillea en las sienes. Lo va invadiendo una creciente sensación de asfixia. La pala pesa toneladas. Apenas la puede levantar.



La boca del hogar es un ojo rojizo que aumenta de tamaño y baila ante sus ojos. El terrible estrépito acaba por aturdirle. Hunde torpemente la pala en la masa de carbón, sin fuerza, y allí la deja clavada. De una forma repentina se dobla sobre sí mismo y cae desvanecido sobre las piernas del fogonero.

\* \* \*

Fermín Collado ha contado cinco veces sesenta, muy despacio, porque uno tiende a adelantarse al reloj. Cinco minutos han transcurrido y la primera máquina no ha salido al otro lado de la montaña. La humareda que se escapa ahora de la boca del túnel no es blanca sino grisácea, de un gris sucio, espeso y venenoso. A su nariz llegan sus acres emanaciones. "Hielo en la vía" formula rápidamente su diagnóstico. Aquel frío repentino habra helado el agua sobre los railes. No ve otra explicación al incomprensible retraso. Las dos máquinas subían la mar de bien. Ya tenían que haber salido hace rato. No puede apartar la vista de la siniestra humareda que brota del túnel. Aumenta por momentos y va cubriendo el cielo. La situación empieza a adquirir un cariz inquietante. El impulso de correr en auxilio de sus compañeros brota de lo más hondo de sus entrañas. Pero lo contiene severamente. *"Ni el tren ni la máquina son míos. Ellos me lo han quitado. Me han despedido. Que se arreglen como puedan. Es asunto suyo"*. Pero esta reflexión no le convence. Está dictada por el rencor. Juan y Fulgencio son buenos chicos. Les dieron su máquina como se la podían haber dado a Perico de los Palotes. Su mano curtida resbala una y otra vez, indecisa, por el pulido mango del azadón. Ellos habrían acudido en su ayuda en un caso semejante. No le cabe la menor duda. Y además la máquina es suya. Va a reventar del esfuerzo...

Con un rugido de desesperación rompe la inmovilidad que lo tenía atornillado al suelo y corre hacia el talud por el que trepa velozmente agarrándose a las matas de romero y tomillo. Llega arriba sin aliento y se lanza hacia la boca del túnel del que no cesan de salir densas oleadas de humo. Penetra en su interior sin vacilar un instante. La bóveda canaliza hasta él, el retumbar de las máquinas forcejeando en las tinieblas como monstruos prehistóricos luchando en las entrañas de la tierra. Tropezando en el balasto avanza a ciegas a través de la sofocante atmósfera. Muy pronto puede orientar sus pasos merced al resplandor rojizo que despiende su máquina.

—¡Juan! ¡Fulgencio! —llama.

Nadie contesta.

No se molesta en subir a la marquesina. Va directamente a los enganches. Las ruedas de la "verraco" patina ruidosamente haciendo temblar la vía. Los pistones despiden fuego cuando pasa a su lado. Con un movimiento familiar se desliza bajo los topes. Si en aquel momento, a la "1,400" le da por arrancar, él será arrollado por su propia máquina. Es un riesgo que hay que correr y lo antes posible, se está quedando sin aire en los pulmones. Levanta la pesada brida y la deja caer a un lado. Hace lo mismo con las cadenas. El esfuerzo, la carrera



que se ha pegado y la falta de oxígeno le dejan exhausto y tiene que apoyarse en el tope izquierdo. Siente una penosa opresión en el pecho. Retrocede y sujetándose al pasamanos trepa a la marquesina. Está a punto de caer al tropezar con un cuerpo inanimado. Juan o Fulgencio. Uno de los dos. Como no se dé prisa, él va a correr la misma suerte. Se siente al borde de sus fuerzas, como si le fueran a estallar los pulmones. Tiene los segundos contados. Suerte que conoce su máquina con los ojos cerrados. Alargando la mano en la penumbra aferra la palanca del regulador. Lo cierra. La *"Verraco"* deja de temblar. Da vueltas rápidamente al volante del cambio de marcha. Vuelve a empujar lentamente la palanca del regulador. El vapor penetra en los cilindros. Libre de sus enganches, la *"verraco"* se despegue lentamente del tren. La pendiente le ayuda a deslizarse marcha atrás...

Cuando Fermín recupera el conocimiento está tendido en el suelo de la marquesina, entre pedazos de carbón, junto a los cuerpos de Juan y Fulgencio. Ante sus ojos desfilan rápidamente los campos y los postes del tendido telegráfico. Los contempla aturdido. ¿Qué le ha ocurrido? ¿Dónde está? Aspira una bocanada de aire puro y frío. Jamás le había sabido mejor el aire. Mira al cielo como si lo viera por primera vez. No se cansa de mirarlo. Parece de porcelana. Y aquellas nubecillas rosadas... ¿Pero por qué corre tanto la máquina? Acaban de dejar atrás el pueblo a toda velocidad. Pronto llegarán al depósito. Torciendo con dificultad la cabeza ve que no hay nadie a los mandos de la *"verraco"*. Entonces recobra de golpe la conciencia de la situación y recuerda lo ocurrido. La *"verraco"* ha





salido del túnel de los Pajaritos y va directa a la estación donde nadie la espera. Fermín se incorpora torpemente. El aire helado que le da en la cara lo acaba de despejar. La máquina ha enfilado la recta final. Al fondo está la estación, el depósito y una hilera de vagones en la vía que viene él. Se pasa rápidamente el disco rojo de entrada. Dos agentes que lo han visto, corren hacia él agitando los brazos. Uno de ellos se precipita a cambiar la aguja para desviar la “verraco” al estrelladero.

—¡Detente! —grita el otro.

Pero llega tarde. La máquina rebasa la aguja con entrechocar de aceros. Unos segundos más y las setenta toneladas de la “verraco”, multiplicadas por la velocidad, se precipitarán como un ariete contra la hilera de pacíficos vagones, reduciéndolos a un amasijo de astillas y hierros retorcidos.

Fermín se levanta de un salto, corta el regulador y empuja la palanca del freno con todas sus fuerzas. Las ocho ruedas de acero, bloqueadas en seco, arrancan una nube de chispas de la vía con un escalofriante estridor. La “verraco” gruñe como no ha gruñido en toda su larga y accidentada vida. Los que están en la estación escapan despavoridos. Fermín da vuelta rápidamente al volante del

cambio de marcha invirtiendo brutalmente la entrada de vapor en los émbolos. Las instrucciones de funcionamiento indican que el freno de contravapor ha de aplicarse en forma gradual pero estos no son momentos para andarse con florituras. La locomotora parece querer encabritarse pero ni aun así reduce su vertiginoso deslizamiento. Fermín, con la frente empapada en sudor, no aparta la mano crispada de la empuñadura de la palanca. Impotente ve acercarse la hilera de rojos vagones. Podría saltar a la vía pero el sentido del deber lo mantiene atornillado en su puesto. La “*verraco*” resbala cada vez más lentamente. Los de la estación se llevan las manos a la cabeza esperando la colisión...

Con un largo gemido de agonía se detiene a dos metros escasos de los topes del primer vagón. Y allí se queda inmóvil, resoplando estremecida como un caballo después de una penosa carrera, dejando escapar vapor por todas sus juntas.

Semejante historia podrá parecer inverosímil al viajero contemporáneo. Y, sin embargo, algo muy parecido ocurrió realmente en una lejana y fría tarde de otoño de 194... cuando las locomotoras quemaban carbón y sus maquinistas las cuidaban más que a las niñas de sus ojos.

Si el viajero es hombre observador, en su próximo viaje se fijará en el rastro de humo y carbonilla que todavía oscurece la boca sur del túnel de los Pajaritos y que la lluvia y el sol, dioses indiferentes, tienden a borrar de la piedra.