



# ¡NOBLEJANOS AL TREN!

No podemos imaginar la importancia que tuvo para el desarrollo económico de Noblejas, y en especial de su industria vinatera, la construcción de la línea de ferrocarril que comunicaba Madrid con Cuenca. Esto le permitía acceder a mercados situados a centenares de kilómetros comunicados gracias a la red ferroviaria iniciada en España con la el trayecto Barcelona-Mataró en 1848. En 1851 ya se puso en funcionamiento la línea Madrid-Aranjuez. El 12 de junio de 1858 llegó el primer tren a la ciudad de Toledo. El 15 de agosto de 1864 se inauguró el Ferrocarril del Norte de España con lo que se garantizaba poder ir en tren de Madrid a París.

La comunicación de Madrid con el Levante español, y en concreto con las ciudades de Valencia y Alicante, se había logrado ya en 19 de noviembre de 1859 pero vía Almansa a través de Alcázar de San Juan y Albacete. El trayecto de Madrid a Valencia vía Cuenca era más corto (casi 140 km menos) pero tenía en su contra una orografía mucho más accidentada, lo que implicaba mayores costes, y localidades con menos población y con una economía menos desarrollada, lo que conllevaba menos beneficios en su explotación.

Aun así, la creación de esta línea se empezó a fraguar ya en 1856 cuando por una Real Orden de 5 de octubre se concedió autorización para la construcción del ferrocarril Aranjuez-Cuenca, con poco éxito. Una Real Orden de 26 de febrero de 1866 autorizó a Vicente Vázquez Queipo a estudiar la posible construcción de una vía férrea entre Ocaña y Santa Cruz de la Zarza. Así al menos se anunciaba en el semanario toledano *El Tajo* de 20 de marzo de ese año. Hasta 1868 no se constituyó una sociedad anónima para financiar el proyecto que uniera Aranjuez y Cuenca por ferrocarril. Las obras se desarrollaron durante bastantes años pues hasta el 12 de julio de 1883 no llegó el primer tren a la estación de Cuenca. Su explotación comercial corrió a partir de ese mismo año de la compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), aunque la inauguración oficial de la línea parece que se produjo el 5 de septiembre de 1885.

Intuimos, por lo tanto, que desde esta última fecha ya se pudo tomar el tren en la estación ferroviaria de Noblejas con arreglo a los horarios establecidos por esa Compañía. El archivo de ésta conservado hoy en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Madrid) no contiene documentos referentes a nuestro pueblo anteriores a 1887. Desde esa fecha los hay ya referentes a distintas obras de mejora y ampliación de las instalaciones, en especial del edificio de viajeros y del muelle de mercancías, que llegan hasta acabada la Guerra Civil. Entre ellas están las de instalación de una báscula (1893) que fue ampliada en 1900 para poder pesar cargas de hasta 20 toneladas. Esta y el muelle de mercancías reflejan muy bien la importancia que se dio a la estación del tren por los bodegueros de la localidad. En

1935 se construyó un jardín junto al edificio de viajeros y se mejoró el sistema de alumbrado eléctrico.

Unos años antes, el Ayuntamiento acometió las obras de construcción del camino que conducía a la estación para facilitar el tránsito de personas y vehículos. La subasta de esas obras quedó anunciada en el diario *El Castellano* de 10 de mayo de 1929. Ese camino prácticamente recto, ancho y sin desniveles, de más de un kilómetro, implicó desmontes y terraplenes, perfectamente visibles hoy día, surgiendo así un sencillo bulevar que invitaba al paseo. Los espacios arbolados que a uno y otro lado abrazaban la calzada invitaban a ello. Ahora bien, los árboles nunca crecieron demasiado por el tipo de suelo en el que fueron plantados.

En esas primeras décadas del siglo XX apenas había edificaciones entre la estación del tren y la carretera que comunicaba nuestro pueblo con Ocaña y Villarrubia de Santiago. La construcción del paseo de la Estación posibilitó, sin duda, el incremento poblacional en ese barrio.

A ello contribuyó también la dotación de nuevos servicios públicos como las escuelas municipales. En el diario *El Castellano* de 2 de marzo de 1929 se recogía que “se están construyendo las nuevas escuelas en terreno donado por el señor alcalde don Manuel García de la Rosa. El edificio escolar, que por su emplazamiento podrá ser admirado de todos desde la estación, se construye de gran solidez y con arreglo a todo lo preceptuado por la Pedagogía moderna”. Por esos años se levantaba, también, el edificio de las escuelas de Ocaña que todos podemos ver a la salida de esta población en dirección a Noblejas. Ambas construcciones escolares fueron acometidas durante la Dictadura de Primo de Rivera y ejercieron su función docente durante muchos años. A principios de la década de 1970, Isabel, mi maestra, me hablaba de Cervantes y de Galdós en una de esas amplias aulas.

Las nuevas escuelas incrementaron el uso público del paseo de la Estación. Las horas de entrada y de salida, por la mañana y por la tarde, llenaban el paseo de niños de menos de catorce años que iban y venían con sus carteras, cuadernos, almuerzos o meriendas, preocupaciones, juegos y risas. Y lo mismo ocurría con las llegadas, a las horas establecidas, de los distintos trenes de pasajeros, bien desde Cuenca o desde Madrid, utilizados por los noblejanos en sus desplazamientos. Los trenes de mercancías tenían sus propios horarios concertados previamente entre los industriales y la Compañía. Fuera de esas horas puntuales, el paseo de la Estación permanecía casi desierto hasta que conforme avanzaba la tarde volvía a ser utilizado por cuadrillas de jóvenes, por familias y por parejas de enamorados, especialmente en los meses de menos frío y durante los



fin de semana. Ese paseo sería testigo de las primeras miradas cómplices, de los primeros “te quiero”, de los besos furtivos, de las primeras rupturas...

La llegada de trenes, la Estación y el paseo fueron poco a poco formando parte de la vida de los noblejanos. Un elemento novedoso fue el claro y rotundo sonido emitido por los trenes cuando llegaban o salían de nuestra estación. Los campesinos que trabajaban en esa zona del pueblo conocían muy bien la hora gracias al estruendoso pitido, audible en varios kilómetros, que producían los trenes cuando se acercaban a nuestro pueblo en sus horarios prefijados, no siempre cumplidos.

La Estación fue adquiriendo su propio protagonismo. A veces muchos noblejanos se desplazaban hasta ella para despedir o dar la bienvenida a visitantes ilustres. Y esto ocurría casi siempre durante nuestras principales fiestas. Así en *El Castellano* de 6 de mayo de 1932 se dio cuenta de la llegada a nuestra Estación, unos días antes, de los integrantes de la Agrupación Armónica, banda de música de la ciudad de Toledo dirigida por el maestro Pedraza. La crónica periodística cuenta que “en la estación fue recibida por numeroso público, que aplaudió y vitoreó a la banda y a Toledo, disparándose bombas con explosiones de caramelos y juguetes”. En otras ocasiones fue noticia por hechos menos festivos. Y como ejemplo, recogemos aquí lo que relataba *El Eco Toledano* de 28 de marzo de 1916. En él se indicaba que habían sido puestos a disposición judicial dos vecinos de Noblejas a los que habían hallado “ocho gallinas, robadas al jefe de la estación de este pueblo, cuyas aves las tenían ya peladas y preparadas los mencionados sujetos, para darse un festín”.

La construcción de la vía férrea supuso que esta atravesara un buen número de caminos de tierra utilizados por los labradores y carreteros en sus desplazamientos. Ahora tenían una nueva preocupación. Debían estar atentos a la llegada de los trenes para evitar colisiones en los pasos a nivel en las que los carros, las galeras, las reatas... y los rebaños de ovejas tenían todas las de perder ante el empuje de las locomotoras. Las desgracias ocurrían de tarde en tarde. En *El Castellano* de 16 de octubre de 1929 se daba cuenta de que “El tren correo 310 al llegar al paso a nivel conocido por el garitón arrolló a la galera 469 de Villatobas, conducida por su propietario David Pérez Alcázar. Este resultó ileso, una de las mulas con diversas lesiones y la galera completamente destrozada”.

Por las fechas intuimos que el villatobero traía uva para venderla a nuestros bodegueros.

El problema de los pasos a nivel era muy serio. Muchos de nosotros hemos conocido todavía el que estaba en la carretera entre Noblejas y Ocaña. Hasta que se hizo el puente actual, que rompe el trazado plano de esa vía, una persona se acercaba a horas determinadas para bajar las barreras e impedir el paso de vehículos hasta que el tren no atravesara ese punto. Tenía una pequeña caseta justo en la zona de cruce de la vía férrea con la carretera. Este paso a nivel era el único que quedaba atendido por personas en todo el término de Noblejas a principios de la década de 1970. Pero en fechas anteriores había habido otros con ese mismo servicio.

Un decreto de 20 de septiembre de 1934 puso en conocimiento de todos que a partir del 20 de enero de 1936 quedaban suprimidas las guarderías en distintos pasos a nivel de la línea Madrid-Cuenca. En nuestro pueblo se eliminaron cuatro atendidas hasta entonces por personas. La norma las identifica con los siguientes nombres: Camino de labor de Majanillos, Camino vecinal de Dosbarrios, Senda de atajo de Villarrubia de Santiago y Camino de labor.

En tres de ellas se colocaron señales rectangulares, con la indicación de “Atención al Tren” a ambos lados de la vía férrea. Pero en el denominado “Camino vecinal de Dosbarrios”, al tener circulación de automóviles, se instalaron dos postes, uno a cada lado de la vía, con señales en forma de aspa que contenían el texto de “Paso sin guarda” y “Ojo al Tren”. Y, debajo de las aspas, el cartel rectangular de “Atención al Tren”. Estas señales tan características identificaron desde entonces los pasos a nivel y me imagino que lo siguen haciendo hoy día.

Trazar la historia de la importancia del tren en nuestra localidad implicaría que dedicáramos espacio a los tipos de trenes, a los horarios, a su impacto económico... No es ese nuestro objetivo. Noblejas perdió su jefe



de Estación en la década de 1970, si no recuerdo mal, como consecuencia del descenso de tráfico de viajeros ante el desarrollo de las carreteras y el incremento del número de coches y camiones particulares. Hacía décadas que la Estación no se utilizaba para el trasiego de mercancías.

En los setenta, los noblejanos con menos recursos, que carecían de automóviles, seguían sirviéndose del tren para sus viajes a Madrid o a Toledo. En la otra dirección parecía que la vía se acababa en Villarrubia de Santiago puesto que Cuenca se nos antojaba una ciudad distante en la que no se nos había perdido nada. Los niños íbamos más a Toledo que a Madrid. La salud, o no tenerla, era lo que motivaba esos viajes en tren con transbordo en Aranjuez, tan plagados de aventuras y con paradas en todas las estaciones. Y uno de ellos que muchos recordamos fue para que nos “arrancaran” las anginas, práctica muy común por esas fechas pues se consideraba como remedio para casi todos los males infantiles. En el viaje de ida, mi madre, que iba siempre, o casi, acompañada de mi querida tía Ruperta, llevaba en su modesto bolso una sábana blanca y una toalla. Desconocía para qué. Luego lo supe. A la vuelta, también en tren, iba dolorido pero comí helados. Una cosa por la otra.

Cuando empecé a hacer los viajes solo, ya un poco más mayor, por estudiar fuera, utilizaba mucho el tren. La rutina se sucedía día tras día. Comenzaba por la marcha acelerada desde casa por el paseo de la Estación, pendiente de que sonara el pito del tren (porque a veces tenía que correr para no perderlo). Al llegar me unía a otros estudiantes para hablar de nuestras cosas (exámenes, trabajos...) durante la breve espera. El sonido del silbato nos anunciaba su inmediata llegada. En ese momento todos nos desplazábamos a distintas zonas del andén para colocarnos en donde intuíamos que estarían las puertas de acceso. Por la locomotora conocíamos el tipo de tren que venía (más corto o más largo, con vagones grandes o pequeños...) por lo que no siempre nos poníamos en el mismo sitio. Tras acceder al tren, unos se quedaban de pie junto a las puertas y otros, dependiendo del trayecto, buscaban sitio para sentarse.

En mi época de estudiante en el Instituto tomaba el tren todas las mañanas. Era el primero que venía de Cuenca en dirección a Madrid. Y todos los días se libraba en él una incruenta batalla. Lo explico. En esos años de mediados de los setenta los estudiantes noblejanos y el revisor jugábamos al juego del gato y el ratón. Dado que ya no se expedían billetes en nuestra estación, el revisor tenía que cobrarnos la tarifa del viaje utilizando el tiempo del trayecto entre Noblejas y Ocaña o Aranjuez. Eran apenas unos minutos. Todo dependía de si al montar habías subido en un vagón cercano o no a donde estaba el revisor. Entre estos trabajadores ferroviarios los había de todo tipo. Algunos intentaban por todos los medios “pillarnos” para que pagáramos los

billetes como si les fuera la vida en ello. Otros por el contrario seguían su quehacer sin impórtales a cuántos cobraban ese día. Nosotros ya los conocíamos. El día que no pagábamos éramos un poco más felices y más “ricos”. Además, la vuelta, al menos en mi caso, me salía gratis ya que hacía autostop en la carretera y casi siempre regresaba en algún camión de los que repartían vino de Noblejas en Madrid. Nos conocíamos. Eramos noblejanos.

El viajar en el tren siempre fue para mí algo placentero. En el invierno el calor de los vagones contrastaba con el frío padecido en el andén. Una vez en su interior y retomada la marcha, podías prestar atención a las personas que te rodeaban con las que solo coincidirías posiblemente durante ese viaje. Escuchabas las conversaciones de unos y otros porque en determinados trenes, como los automotores, podías contemplar a pasajeros de distintas filas de asientos. Tal vez entablabas conversaciones banales sobre el tiempo o el motivo del viaje. El tren, sin duda, facilitaba las relaciones entre las personas. El traqueteo continuo, la mezcla de olores y sonidos, las conversaciones, la bajada y subida de viajeros... creaban una atmósfera especial que podía romperse con la llegada del revisor a nuestro vagón.

Si el trayecto era largo y no había que hacer transbordo, como cuando iba o venía de Madrid, no era extraño que me durmiera plácidamente. Todo invitaba a ello. Especialmente a primera hora de la mañana o al final de la tarde. Eso sí, abría los ojos cuando alguien entraba hablando en el vagón o se producían las paradas para percatarme de por dónde íbamos. Pero a veces me despertaba el golpe de un objeto contra la cara o las manos. Era un pequeño caramelo, tipo saci, de distintos sabores, que lanzaba un señor a todos los que estábamos en el tren, asiento por asiento, fila por fila, vagón por vagón. Pasado un ratito volvía con tiras de papel rectangulares en las que estaban impresos hasta diez números consecutivos de cuatro cifras. Era una rifa. A veces te tocaba contemplar el sorteo. Para ello utilizaba una baraja de cartas. Algún viajero extraña de ella cuatro naipes. Sus números determinaban el del premio que creo consistía en lotería y caramelos. A continuación, volvía a recorrer todo el tren para encontrar al agraciado señalando en cada vagón con alta voz, el número premiado. Este espectáculo rompía la monotonía y el sueño. Era agradable. Los distintos revisores lo permitían, tal vez porque el señor de la rifa les ayudaba de alguna manera. Nunca compré una tira de números por lo que nunca me tocó, pero me comí decenas de esos caramelillos deliciosos.

Los últimos viajes que hice en tren a Noblejas fueron ya de universitario. Los domingos tomaba el primer tren que desde Madrid iba a Cuenca y que salía de Atocha sobre las siete menos cuarto de la mañana. Apenas iba gente. Llegaba al pueblo sobre las ocho por lo que todavía en mi casa estaban acostados. Pero algún día me desperté en Villarrubia. ■