

JUAN ANDRÉS BUEDO

EL SALVADOR



JUAN ANDRÉS BUEDO

El Salvador

LA VANGUARDIA DE CUENCA

*A cuantos defienden la modernización y la reapertura
del tren convencional Madrid-Cuenca-Valencia,
al cumplirse el 150 Plante de su reivindicación.*

Bien conocen lo que el tren nos enseña:
que **el destino es solo una consecuencia,**
pero el verdadero viaje ocurre en el espacio
entre el "donde estaba" y el "donde quiero estar".

Introducción: El Salvador

Dicen que las cosas mueren cuando se las deja de nombrar, pero en los pueblos que jalonan la vieja línea 310 entre Madrid, Cuenca y Valencia, el nombre del tren se pronuncia hoy con más fuerza que cuando el hierro aún vibraba bajo los convoyes.

En julio de 2022, un silencio antinatural cayó sobre las estaciones de **Huete**, de **Carboneras de Guadazaón** y de **Arguisuelas**. No fue un silencio de paz, sino de amputación. Con la excusa del progreso y la tiranía del reloj, que solo cuenta los minutos que separan a las grandes ciudades, decidieron que el tren ya no debía acariciar las Hoces del Júcar ni serpentear por la Alcarria. Quisieron convertir el camino en recuerdo y la vía en herrumbre.

Pero esta historia no es un réquiem.

Esta novela, titulada **"El Salvador"**, nace como un homenaje necesario. Un reconocimiento a quienes, desde el primer minuto del apagón ferroviario, se negaron a aceptar que el futuro de su tierra fuera una vía muerta. Va por los que salieron a las plazas con el frío de la serranía en los huesos, por los que empapelaron las estaciones cerradas con verdades que nadie en los despachos quería leer, y por los que guardaron en sus casas los viejos billetes de cartón como si fueran promesas de regreso.

Aquí, el tren no es solo un medio de transporte; es un acto de rebeldía. Porque mientras haya alguien esperando en el andén de una estación clausurada, el tren, de alguna manera, sigue pasando. Esta es la crónica de un rescate. La historia de cómo un territorio decidió que su destino no lo marcaba un decreto, sino el eco persistente de un traqueteo que se niega a morir.

Para todos los que siguen luchando por la reapertura: porque el tren convencional es el salvador de nuestra memoria y la única vía hacia nuestro mañana.

Capítulo 1

Tablero de salidas (Chamartín, 07:23)

Elías Garrido llegó a Chamartín con la sensación de que llevaba tres noches sin dormir. En realidad solo habían sido dos, pero la euforia es una deformación del tiempo, estira las horas y las encoge cuando conviene. Había quedado con Jimena frente a la pantalla de salidas, justo donde el año anterior se grabó aquella escena improvisada de protesta, los chalecos verde aceituna y una pancarta clandestina que decía: **DEVOLVEDNOS EL FUTURO.**

Nada de eso quedaba ya. No quedaba la policía ferroviaria que desalojó a los manifestantes. No quedaban los reporteros indiferentes. Había, en cambio, un hormigueo de expectación; personas con la bandera de Cuenca plegada, otras con camisetas donde podía leerse **“Pueblos con el Tren: no somos fósiles”**. Y sonrisas, que bosquejaban la rara geometría del triunfo.

Elías controló el temblor de su mano derecha. Se decía que era la cafeína. Mentira. Era la memoria. El cierre se lo había llevado todo por delante: el turno de mañana de su padre, las comidas frugales en el restaurante del apeadero, el olor metálico y casi dulce que se pegaba a la piel tras las maniobras. Durante meses no supo qué hacer con ese vacío. Ahora estaba ahí, esperando un tren que ya no parecía un tren, sino un alegato.

Lo fascinaba el tablero: **07:23 — VALENCIA — SERVICIO INAUGURAL — VÍA**

18.

-Podría haber sido un verso de Valente -murmuró.

Jimena apareció quince segundos después, cámara al hombro, coleta alta, una cazadora que combinaba piel sintética y un parche bordado: “UCLM Crew”. Se acercó sin ceremonia, le dio un abrazo rápido -una coreografía de afecto sin dramatismo- y encendió la grabación.

-Primera toma -dijo ella con tono profesional-: “Chamartín, diecinueve de abril, dos mil veintinueve. Primer tren de retorno a Valencia por la línea interior. ¿Estado de ánimo, Elías?”

-Que no se me erice la piel en cámara -respondió él.

-Demasiado tarde -sonrió Jimena.

Elías la miró trabajar. Aquello que hacía no era postureo, sino una convicción. Lo había visto en las asambleas: Jimena exigía metraje de los silencios, de la gente que no sabía qué decir. El poder estaba ahí.

-Dicen que viene Lucía -comentó él.

-Balboa siempre se hace esperar.

-No hago referencia a esa persona. Me refiero a la denominada *sensación Balboa*, caracterizada por una épica matizada.

La sensación de Balboa hacía alusión a la experiencia de bailar en pareja, donde la conexión y la creatividad resultan esenciales. Un estilo de baile, originado en la Península de Balboa en Newport Beach, California, que se distinguía por su elegancia y fluidez en el movimiento. El *balboa* permite a los bailarines disfrutar plenamente de la música y experimentar una sensación de desplazamiento pausado, explorando los matices rítmicos. Encierra múltiples sutilezas y diálogos coreográficos con el ritmo, convirtiéndolo en una disciplina que brinda una vivencia singular y enriquecedora.

-O sea, un mito con retrasos.

Se rieron. Estaban en el umbral del viaje y querían protegerse con humor.

A pocos metros, un grupo de alcaldes se hacía fotos. Algunos llevaban las bandas municipales; él reconoció al alcalde de Arguisuelas, el más obsesivo del archivo histórico. A su lado había una señora mayor, pañuelo rojo, mirada azulísima. Jimena levantó la cámara.

-¿Quién es?

-Zulema -respondió Elías-. No la has oído hablar. Cuenta historias del año 57. Habla del “tren salvador”.

-Título perfecto -dijo Jimena.

-Te lo robaría sin pudor -respondió él.

La megafonía irrumpió con esa sintaxis ferroviaria, mezcla de neutralidad y ceremonia: **“Pasajeros con destino Valencia. Se ruega acceder por la vía dieciocho. Servicio especial inaugural de la línea Madrid-Cuenca-Valencia”**.

Hubo aplausos. Aplausos de verdad: redondos, agradecidos, sin recelo. Un muchacho alzó una pancarta pequeña: **“Estrasburgo: 1 - Abandono: 0”**. Lucía Balboa apareció entonces, sin teatralidad, pero todo el mundo lo notó. La rodeó un breve silencio, como si un imán hubiera recolocado la concurrencia. Jimena se lanzó.

-Lucía, ¿qué espera de este viaje?

-Que nadie vuelva a llamarnos restos arqueológicos -respondió ella.

Y siguió caminando.

El tren se dejó ver. Librea blanca, franjas discretas, pantógrafos listos. Los fotógrafos oficiales buscaban el ángulo técnico -pantógrafo, catenaria, tramo renovado- pero Jimena buscó otra cosa: los ojos.

Cuando subieron, Elías se quedó en el pasillo central mirando las butacas: olían a fábrica recién abierta. Jimena se sentó junto a la ventana. Desde allí, Chamartín parecía una promesa incompleta.

Elías bajó la voz.

-Mi padre decía que el tren era el único lugar donde se podían guardar secretos sin que olieran.

-¿Y qué secretos guardó?

-Supongo que los míos antes de que existieran.

El tren sacudió una vibración corta, preámbulo de salida. Jimena volvió a grabar.

-Elías, define este instante.

-Es el momento en que un país reconoce que cometió una estupidez -respondió él.

-Eso no sale en el BOE.

-Pero sale en nosotros.

El tren arrancó suave, con una elegancia nueva. En el exterior, algunos lloraban discretamente. Cuando se internaron en el túnel inicial, Jimena apagó la cámara.

-Ahora sí -dijo-. Aquí empieza nuestra película.

El tren ganó velocidad sin brusquedad. Era un avance prudente, casi diplomático, como si la propia máquina temiera gestionar demasiado pronto la euforia de quienes

viajaban dentro. Algunos aplaudieron el simple hecho de moverse; otros guardaban silencio reverencial.

Jimena revisaba la pantalla de su cámara para comprobar el nivel de batería. Elías, en cambio, revisaba su propio inventario emocional: había demasiadas cosas en suspensión, como si cada estación por delante fuera un fantasma al que debía rendir cuentas.

-No has avisado a tu padre -observó Jimena, sin despegar la vista de la cámara.

-Prefiero no convertir esto en una procesión familiar.

-¿No querrá subirse en Cuenca?

-Probablemente sí. Él siempre está esperando el momento de resucitar.

Jimena sonrió, pero la atención se desplazó detrás de ellos. La señora Zulema avanzaba por el pasillo, apoyando la mano en cada reposacabezas. Era menuda, de movimientos calculados, y tenía algo casi teatral en la manera en que levantaba la barbilla, como si desafiara el balanceo del tren.

-Buenos días -dijo, sin pedir permiso para quedarse.

-Buenos y eléctricos -respondió Jimena, que había asumido el papel de animadora.

-¿Os importaría que me siente?

-Al contrario -respondió Elías-. Este asiento está reservado para archivos vivientes.

Zulema se acomodó despacio. Observó por la ventana, donde las paredes del túnel cedían ante una primera franja de luz exterior.

-Creí que no viviría para ver esto -dijo.

-No lo diga así -pidió Jimena-. Suena a despedida.

-Lo es. Algunos viajes no se hacen para seguir viviendo; se hacen para cerrar cuentas.

Elías se estremeció. Había escuchado versiones de esa frase en las asambleas, pero nunca tan nítida. Aprovechó.

-Dijo antes que un tren le salvó la vida a alguien. ¿Era cierto?

-A mi marido. Año 57. Inviernos duros. Él trabajaba en Renfe, mantenimiento de vía. Cayó en un talud y se rompió la pierna. Era de noche, nadie habría pasado, pero un tren de mercancías llegó antes de tiempo. El maquinista vio movimiento, paró, avisó. Media hora después tenía vendas y un médico. Sin ese tren, habría muerto de frío.

Jimena encendió la grabación sin avisar.

-¿Y cómo lo recuerda?

-Como una deuda. Cada vez que veo un tren pienso: “me devolvió a mi vida”.

Se produjo una breve quietud. Elías quería decir algo, pero no encontraba frase. Zulema lo resolvió antes de que él lo intentara.

-Los trenes son eso: devoluciones. Nadie sube para ser nuevo. Se sube para recuperar algo que ya fue tuyo.

Jimena bajó la cámara.

-Muchas gracias, Zulema.

-No me des las gracias. Cuando seas vieja, tú también tendrás historias y no sabrás dónde ponerlas.

Dicho aquello, la anciana se levantó con una dignidad casi militar y se marchó, dejando tras ella un perfume leve, a colonia antigua, a polvos de arroz y memoria.

Jimena suspiró.

-Creo que acabo de encontrar el segmento emocional del documental.

-Solo llevas doce minutos de viaje. Te vas a quedar sin metraje para lo que falta.

-Me las arreglaré. Tengo tarjetas de sobra.

Elías no estaba pendiente de la cámara, sino del primer paisaje abierto: los edificios hacia el sur de Madrid iban quedando atrás; el tren tomaba dirección sureste. Las explanadas industriales parecían escombros de otra época.

La megafonía anunció el siguiente dato técnico: **“Velocidad de prueba autorizada. Operación de validación ETCS”**.

Los pasajeros no tenían por qué entenderlo, pero alguien aplaudió igualmente. Había aplausos almacenados durante seis años, listos para cualquier excusa.

De entre los asientos delanteros surgió la voz de Leandro Cañizares, el alcalde de Arguisuelas.

-¡Esto es lo que queríamos! ¡Operatividad homologada!

Jimena rodó los ojos.

Este hombre vive en un PowerPoint.

No seas cruel -pidió Elías-. A él le debemos mucha parte de esto.

-Lo sé. Pero no me negarás que habla como una nota técnica.

-Cuando la vida te arranca una infraestructura, uno aprende el idioma de la reparación.

Jimena abrió la boca para responder, pero un movimiento lateral la interrumpió: Lucía Balboa avanzaba por el vagón, sin escolta oficial, pero con su propio clima

emocional. La gente le dejaba paso instintivamente. Era curioso observar su liderazgo, que no necesitaba volumen; bastaba con la presencia.

-Buenos días -saludó Lucía a los pasajeros, sin detenerse demasiado.

Cuando llegó a la altura de los dos jóvenes, Elías levantó la mano.

-Lucía, soy Elías. De Pueblos con el Tren. Nos vimos en Las Pedroñeras.

-Lo recuerdo. Tú hiciste una intervención admirable contra el desmantelamiento selectivo.

-Solo dije lo que cualquiera habría dicho.

-No. Cualquiera no habla. Cualquiera calla.

Jimena se incorporó en el asiento.

-Lucía, ¿qué espera hoy?

-Que los notarios del fracaso tomen nota.

-¿Y quiénes son? -preguntó Elías.

-Los que nos llamaron ruinas.

Y siguió avanzando. Ese era su estilo: frases que parecían dictadas por un cronista del siglo XVII, pero que, por alguna razón, encajaban en 2029.

El tren cruzó la primera zona de torres de alta tensión. Un indicador luminoso marcó **95 km/h**, todavía lejos de la velocidad objetivo, pero suficiente para sentir fluidez.

Jimena cambió la cámara al modo estabilizador.

-Ahora quiero hablar contigo —dijo, apuntando a Elías.

-¿Sobre qué?

-Sobre lo que no has dicho. Sobre tu padre.

-No es materia para documental.

-Todo es materia para documental.

-No quiero explotar su desgracia.

-¿Es desgracia o es historia colectiva?

-Las dos cosas.

Jimena suspiró, sabiendo que ese muro requería paciencia.

¿No temes que, si no lo documentamos, lo banalicen?

-Lo que más temo es convertirlo en mercancía.

Hubo silencio. Podría haber sido molesto, pero no lo fue. El tren aflojó un instante, probablemente por un control de tramo. Jimena decidió cambiar de tema.

-¿Te imaginas el recibimiento en Valencia?

-Me imagino un protocolo insuficiente.

-Eres un antisistema muy educado.

-Soy un antisistema decepcionado.

El móvil de Elías vibró. Era un mensaje sin remitente guardado, solo el número:

“¿Estás en el tren?”

Él no respondió. Cerró la pantalla con gesto seco. Jimena lo advirtió.

-¿De quién era?

-De alguien que preferiría no involucrar.

-Eso suena a padre.

-No te equivoques -dijo él, pero no corrigió el supuesto-. No necesito prefacios sentimentales.

-O sea que te asusta.

-No, Jimena. No me asusta. Me agota.

La conversación quedó interrumpida por un nuevo foco de agitación: los alcaldes adelantaban pasillos, buscando asiento de referencia para las declaraciones oficiales. Algunos habían traído banderines minúsculos, otros carpetas con sellos institucionales. La estética del poder rural era una mezcla entre expediente administrativo y estampita de fiesta patronal.

Elías empezó a reír.

-Míralos. Llevan seis años ignorados y hoy van a improvisar ruedas de prensa hasta en el baño.

-Se lo han ganado -respondió Jimena-. Si no hubieran insistido, la línea sería un parque temático de cicloturistas.

-Cierto. Pero el entusiasmo produce monstruos.

-Entonces hoy vamos a ser felices con monstruos.

El tren pasó por el entorno de la A-3. Los automóviles quedaban inmóviles en comparación. Jimena sacó una foto rápida, de contraste limpio -estática carretera frente a avance ferroviario-. Esa imagen era tesis, política y poesía a la vez.

-Madrid se diluye —murmuró ella.

-Y la memoria empieza -respondió Elías.

La megafonía anunció: **“Próxima verificación: servicio hasta Tarancón operativo sin incidencias.”**

Tarancón. Siempre era Tarancón. Para Elías, esa palabra estaba asociada a los sábados por la mañana cuando acompañaba a su padre en el regional. Allí se subían vendedores ambulantes con bolsas de plástico que anunciaban “calcetines a euro”. Lo recordaba con claridad absurda.

Jimena notó su expresión.

-¿Recuerdas algo?

-Recuerdo que mi padre decía que Tarancón era el punto donde el tren decidía comprometerse. Si seguía sin averías hasta allí, era señal de jornada limpia.

-¿Y si había avería?

-Decía: “Hoy la vía va a buscar pelea”.

Jimena casi rio.

-¿Por qué no escribes eso en tu tesis?

-Porque las universidades no quieren poesía.

-Pues invéntala.

Volvió a vibrar el móvil. Elías lo ignoró. Jimena desistió de comentar.

A la altura de Santa Cruz de la Zarza, el paisaje se abrió y se divisaban campos recién arados, tonos rojizos, casas dispersas. El sol empezaba a calentar las ventanillas. Los pasajeros se acomodaban con una mezcla de calor y nostalgia.

Zulema regresó, esta vez sin pedir permiso.

-¿Queréis saber la parte que nunca cuento?

Jimena y Elías se incorporaron.

-Siempre -respondió ella.

-Mi marido, después de salvarse, no quiso volver a la vía. Dijo que un hombre no sobrevivía dos veces a lo mismo. Y yo pensé que tenía razón. Pero años después, cuando cerraron, le oí decir: “Ahora sí que me muero.”

Jimena grabó.

-¿Y murió?

-A los tres meses. Corazón. Pero la causa real fue el cierre. A algunos hombres les quitas el oficio y les rompes la circulación de la sangre.

La frase quedó suspendida. Alguien aplaudió al fondo sin motivo aparente. Quizá saludaba el paisaje, quizá celebraba la vida, quizá solo se entrenaba para la llegada.

La velocidad aumentó a 120 km/h. Elías sintió un impulso irracional, quería abrir el ventanal y dejar que entrara el aire. Pero el protocolo de seguridad no lo permitía.

-Siguiente objetivo: Tarancón —dijo Jimena, como si narrara una misión espacial.

-Allí subirá más gente —respondió Elías.

-Y tu padre.

-No asegures lo que no sabes.

-A veces saber es una forma de cariño.

Elías bajó la cabeza. No tenía cómo responder sin exponer su herida, y prefería aplazarlo media hora más.

El tren siguió avanzando.

El tren redujo velocidad. No era una frenada brusca, sino un modo elegante de decir: *llegamos a un punto donde la memoria aprieta*. A su alrededor, la gente empezó a estirar cuellos, como si Tarancón fuese una postal perdida.

Elías llevaba diez minutos mirando la pantalla del móvil sin desbloquearla. El mensaje seguía ahí, pendiente, como una deuda. Jimena observó la tensión de su mandíbula.

-No vas a poder aplazar esto eternamente.

-Puedo posponerlo hasta que me siente a comer.

-¿Qué harás, huir por la cafetería del tren?

-No descarto nada.

La megafonía sonó con neutralidad tecnológica: «**Tarancón. Parada técnica. Embarque de pasajeros.**»

Los aplausos fueron más cortos esta vez. No había triunfo, solo expectación. Tarancón era la estación que siempre marcaba el territorio posible. Si aquí funcionaba, el viaje tenía futuro.

Jimena preparó cámara. Elías se puso en pie.

-Voy a estirar las piernas.

-Traducción: vas a buscar a tu padre.

-Traducción: voy a respirar.

Bajaron al andén. El aire fresco tenía un olor dulce a cereal tostado. Había gente esperando con banderitas pequeñas -ni nacionales ni regionales-. Una mezcla artesana donde se leía: **“Interior vivo”, “Sin tren no hay comarca”, “No somos retales”**.

Entre los asistentes estaban los alcaldes, nerviosos, intentando calcular en qué ángulo aparecerían mejor en la foto. Un periodista de un canal digital apuntaba con su móvil como si fuese una pistola cargada de titulares rápidos.

-Lucía, ¿es esto una victoria política o solo emocional? -preguntó el reportero.

Lucía Balboa lo miró como si la pregunta fuera un mosquito.

-Las emociones son políticas. Y las políticas, cuando no emocionan, se pudren.

El periodista sonrió, satisfecho: ya tenía clip.

Jimena grababa a su vez el proceso, sin intervenir. Elías caminó unos pasos, tratando de no mirar a los ojos a nadie que le importara. No quería perder el control.

Pero lo vio.

A unos metros, apoyado en una barandilla metálica, estaba **su padre**. Chaqueta azul marino, camisa clara, una carpeta marrón bajo el brazo. Parecía más pequeño de lo que recordaba. Más domesticado por la realidad.

Elías sintió que un músculo emocional se le aflojaba. Jimena captó la escena sin acercarse, pues sabía que los silencios se rompen solos.

-No pensé que vendrías -dijo Elías, sin tono acusador, solo constatativo.

-¿Cómo no iba a venir? -respondió su padre-. He pasado media vida esperando trenes. Este me debía una explicación.

Se acercaron despacio, sin abrazos. Entre ellos había una historia ferroviaria que nunca se había contado entera.

-Han electrificado el tramo -comentó el padre, como quien comenta el clima.

-Eso dicen.

-Y dicen también que van a meter doble vía en algunos tramos.

-Eso dicen los papeles.

-Los papeles mienten, hijo. Pero los trenes no.

Jimena sonrió desde la distancia. Ella sabía cuándo una frase tenía filigrana de futuro.

-¿Has grabado eso? -preguntó un alcalde a Jimena, señalando la escena.

-No. Estas cosas no se graban sin permiso.

-¡Pero es material emocional!

-Es vida. Y la vida no se roba.

El alcalde se marchó, confundido.

El padre de Elías miró el reloj.

-Subiré contigo. No me quedará en el andén como un souvenir.

-Haz lo que quieras.

Siempre lo hice. Esa fue mi desgracia.

Subieron juntos. Jimena detrás, cuidando distancia. Dentro del vagón, la atmósfera cambió. El reenlace familiar generó una microgravedad distinta. Zulema sonrió al verlos.

-Ya era hora. Los padres siempre llegan tarde pero llegan.

El padre tomó asiento, tocó la mesa plegable, observó el indicador eléctrico sobre la puerta. Tenía mirada profesional.

-Que no se engañen -dijo-. Esto no es modernización. Es reparación.

Elías cerró los ojos. Por primera vez en mucho tiempo, no sintió necesidad de discutir.

La megafonía marcó la salida. **«Embarque concluido. Reanudamos servicio.»**

Jimena captó los rostros: Tarancón quedaba atrás y el tren volvía a moverse. Elías sintió que algo interno -algo áspero- también empezaba a moverse.

El padre sacó una hoja de la carpeta.

-Te traje algo. Es la libreta de averías de 2009. Año maldito. Léela cuando quieras.

-¿Para qué querría leer averías?

-Para saber dónde se tuerce un país.

No hubo respuesta. Solo una vibración mecánica, y el tren avanzó.

La salida de Tarancón se sintió como un cambio de página. Los campos se ampliaron, como si la Mancha quisiera desplegar un mantel de tierra roja para esa locomotora nueva.

Jimena guardó temporalmente la cámara.

-Necesito un descanso del metraje. Si no, voy a terminar filmando hasta las migas.

El padre de Elías la escuchó.

-Filma lo que duele -dijo-. Lo demás lo filma cualquiera.

Ella levantó una ceja. Tenía el talento de detectar frases potencialmente icónicas.

-¿Usted trabajó siempre como interventor?

-Hasta que decidieron que ya no hacía falta.

-¿Lo echó Renfe?

-No. Me echó el silencio administrativo. Es más fino y menos denunciante.

Elías intervino.

-Estás disfrutando del victimismo.

-Estoy disfrutando de estar vivo en un tren que cerraron. Eso no es victimismo, es inventario.

Jimena giró la mirada hacia la ventanilla.

-¿Y qué haría hoy si pudiera?

-Volver a sellar billetes sin mirar apellidos. Eso era un país.

Elías tragó saliva. Había un universo entero en esa frase.

Los alcaldes, entretanto, preparaban un *posado* improvisado. Había uno especialmente nervioso, de un pueblo pequeño:

-Tenemos que exigir que esto no sea solo operativo un día. Que no nos vuelva a pasar lo mismo.

Lucía Balboa los escuchó.

-No os volváis contables del miedo. Hoy celebrad. Mañana exigid.

El padre de Elías miró a Lucía con reconocimiento silencioso. Ese tipo de liderazgo sabía doler.

De pronto, el tren redujo velocidad otra vez. Una voz interna, no de megafonía oficial, sino del personal de cabina, anunció: **«Control de seguridad en tramo. Velocidad limitada por verificación de señalización.»**

Apenas una frase técnica, pero bastó para generar ansiedad. Jimena capturó el murmullo:

-¿Limitar otra vez? ¿Ya empiezan los fallos?

-Seguro que es provisional...

-España nunca sabe terminar lo que empieza...

Elías reaccionó.

-Es normal. Toda línea reabierta pasa pruebas en tiempo real.

El padre revisó por la ventana.

-No hay problema. Lo están midiendo.

Pero el tren seguía lento. 60 km/h. 50. 35. Luego casi un paseo agrícola.

Jimena preparó cámara.

-La épica tiene baches.

-Esto no es épica -respondió el padre-. Es ingeniería.

La velocidad mínima duró cuatro minutos. Luego volvió a subir a 80. El murmullo cedió.

Lucía aprovechó para lanzar una consigna íntima a su grupo:

-No deis titulares catastrofistas. Hoy no. Hoy somos liturgia.

Y esa palabra *-liturgia-* parecía encajar con el ánimo colectivo.

Elías observó entonces un detalle: una niña pequeña, en asiento contiguo, miraba por la ventana con los ojos muy abiertos, como si todo fuera nuevo. En su mano había un billete con sello digital.

-¿Es tu primer viaje en tren? -preguntó él.

Ella asintió sin hablar.

-¿Qué te parece?

-Es como si el suelo se moviese despacio para nosotros.

Jimena estalló de alegría ante esa definición.

-¡El suelo se mueve para nosotros! -repitió-. Esa frase vale más que todos los editoriales de Madrid.

Elías se reclinó. Sentía que el cierre de este capítulo de viaje era la preparación inevitable para un mundo distinto. Un mundo en el que el movimiento ya no era un privilegio sino un derecho.

La megafonía cerró el tramo: **«Prueba superada. Tiempo estimado a Cuenca: una hora.»**

Ahí estaba el peso simbólico. *Cuenca como bisagra emocional.*

Elías respiró. Jimena guardó cámara. Su padre pasó página. Zulema cerró los ojos como si rezara. Los alcaldes dejaron las carpetas quietas.

Un silencio maduro recorrió el vagón.

Era la primera vez en mucho tiempo que el país no parecía pedir disculpas por existir.

Elías apoyó la cabeza en el respaldo y pensó:

El futuro no necesita milagros. Necesita rieles.

Capítulo 2

Velocidad limitada

La limitación de velocidad no era una orden, sino una advertencia. Elías la entendía bien. Su padre se la había repetido durante años como si fuera una consigna ética: *cuando un tramo ha sido abandonado, no se vuelve a correr sobre él*. Primero se escucha, luego se mide, después -si hay consenso- se acelera.

El tren avanzaba ahora con una constancia moderada, sin sobresaltos, como si cada kilómetro quisiera pedir permiso al siguiente. A través de la ventanilla, la Mancha se desplegaba sin dramatismo, entre llanuras secas, caminos agrícolas, postes eléctricos nuevos conviviendo con casetas oxidadas. No había nostalgia, pero sí una dignidad contenida.

Jimena había vuelto a encender la cámara. Esta vez no buscaba lágrimas ni consignas, el objetivo eran los gestos: manos que tocaban la ventanilla, cabezas inclinadas al escuchar una historia, pies inquietos cuando el tren parecía demorarse más de la cuenta.

-Este es el tramo donde la gente se impacienta -dijo Elías en voz baja-. Aquí empiezan las comparaciones con el AVE.

-¿Y tú qué dices?

-Que el AVE no entiende de pueblos. Este sí.

Su padre asentía en silencio, revisando una hoja con anotaciones técnicas. No hablaba mucho, pero cuando lo hacía, el vagón parecía ordenar su atención.

-La señalización está respondiendo bien -comentó-. Mejor de lo esperado.

-¿Eso es bueno o es prudente? -preguntó Jimena.

-Es honesto -respondió él-. Y la honestidad, en infraestructura, es una rareza.

En el vagón contiguo, los alcaldes habían improvisado una pequeña asamblea. No era una reunión formal, sino ese tipo de conciliábulo rural donde se mezclan cargos públicos y vecinos sin solución de continuidad. Hablaban de horarios, de frecuencias futuras, de la posibilidad -todavía hipotética- de trenes lanzadera para estudiantes.

-Si no aseguramos el servicio diario, esto se queda en postal -decía Leandro Cañizares.

-Y si pedimos demasiado pronto, nos llaman insaciables -respondía otra alcaldesa-. Hay que medir los tiempos.

Lucía Balboa escuchaba sin intervenir, apoyada en el respaldo, con los brazos cruzados. Cuando habló, lo hizo con la precisión de quien sabe que una frase puede ser un punto de inflexión.

-No confundáis velocidad con prisa. La prisa es del poder. La velocidad, cuando llega, es de la gente.

Jimena captó la frase. Sabía que ese fragmento acabaría en el montaje final, sin música, sin efectos. Solo voz.

El tren volvió a reducir ligeramente su marcha. Nada grave, pero suficiente para que algunos pasajeros miraran el indicador luminoso con recelo. Un joven con mochila universitaria -recién subido en Tarancón- rompió el silencio.

-¿Siempre va así?

Elías sonrió.

-Hoy sí. Mañana, quién sabe. Durante años no fue de ninguna manera.

El chico asintió, como si esa respuesta bastara. Para muchos de los que viajaban allí, la reapertura no era un acto de justicia histórica, sino **una posibilidad práctica**: volver a casa los fines de semana, no depender del coche, estudiar sin exiliarse.

Jimena entrevistó a una estudiante de Bellas Artes.

-¿Por qué has venido?

-Porque me dijeron que el tren vuelve a mirar al paisaje. Y yo quiero aprender a mirar.

El padre de Elías cerró la carpeta. Miró a su hijo por primera vez con cierta calma.

-¿Sabes cuál es el mayor error de los informes que justificaron el cierre?

-¿Cuál?

-Que medían pasajeros, no consecuencias.

Esa frase se quedó flotando. Elías pensó en su tesis, todavía en borrador. Pensó que quizá ese sería el título.

El paisaje empezó a ondularse. Las llanuras daban paso a suaves elevaciones; el terreno se preparaba para Cuenca. El tren respondía con un esfuerzo casi imperceptible, como un animal grande ajustando su respiración.

Jimena grabó el cambio de luz.

-Estamos entrando en otro capítulo -dijo.

-Literalmente -respondió Elías.

La megafonía informó de una nueva comprobación técnica. Esta vez nadie se alteró. La **velocidad limitada** había dejado de ser un obstáculo para convertirse en un acuerdo tácito, el de ir despacio para llegar lejos.

En el fondo del vagón, Zulema rezaba en silencio. No por el tren, sino por los nombres que llevaba consigo. Cada kilómetro era una restitución.

Elías apoyó la frente en el cristal. Pensó que, durante demasiado tiempo, el país había confundido modernidad con abandono selectivo. Ahora, en ese trayecto contenido, parecía ensayar otra cosa: **la modernidad de no dejar a nadie atrás.**

El tren siguió avanzando.

Cuenca aún no se veía, pero ya se sentía.

La señal de aproximación a Cuenca apareció antes de que nadie la nombrara. No fue un cartel ni un anuncio por megafonía; fue el cambio en el silencio. De pronto, las conversaciones se afinaron, las risas bajaron un tono y los cuerpos se recolocaron en los asientos como si algo -una expectativa antigua- reclamara postura.

El padre de Elías miró por la ventanilla con una mezcla de reconocimiento y distancia profesional.

-Aquí empieza el tramo delicado -dijo-. Curvas, viaductos, memoria acumulada.

Jimena enfocó el paisaje. La tierra se plegaba, los cortados empezaban a insinuarse, el verde regresaba con timidez. No era todavía la Cuenca monumental de las postales, sino su antesala geológica, ese territorio donde la roca ensaya formas antes de convertirse en ciudad.

-Nunca había llegado así -dijo ella-. Siempre en coche. Siempre deprisa.

-El tren te obliga a entrar pidiendo permiso -respondió Elías-. Es una buena pedagogía urbana.

La velocidad volvió a ajustarse. No había impaciencia. La gente parecía haber entendido que ese acceso debía hacerse con cuidado, como quien entra en una casa cerrada durante años y no quiere romper nada.

Entonces llegaron los estudiantes.

Primero fueron pocos con sus mochilas grandes, auriculares colgando y ropa de campus. Después, un flujo constante, organizado, casi coreografiado. En el andén, pancartas hechas a mano: **“Cuenca conecta”, “UCLM sin aislamiento”, “El tren también es universidad”.**

El aplauso esta vez fue largo, sincero, contagioso. No celebraba una infraestructura, sino una **reconexión generacional.**

-Esto no estaba en ningún informe -murmuró un técnico de Adif.

-Por eso es importante -respondió Lucía Balboa-. Lo que no se mide, no se defiende.

Jimena se movía con fluidez, captando rostros jóvenes, abrazos rápidos, selfies improvisados. Un chico reconoció a Elías.

-Tío, lo conseguimos.

-No nosotros solos -corrigió él-. Lo consiguió mucha gente antes.

El padre observaba en silencio. De pronto, se levantó y habló con una autoridad suave, sin micrófono, sin protocolo.

-Que sepáis una cosa -dijo, mirando a los estudiantes-. Este tren no vuelve para llevaros lejos. Vuelve para que podáis volver.

Hubo un segundo de sorpresa. Luego aplausos. Jimena grabó sin parpadear.

La megafonía anunció la parada completa. **Cuenca**. El nombre resonó distinto, como si hubiera pasado por un filtro nuevo.

En el andén, la recepción fue contenida pero intensa. No había grandes autoridades estatales, solo representación local, medios regionales y mucha gente que había decidido que ese día no era laboral, sino **histórico**. Campanas lejanas marcaron la hora. Alguien lanzó confeti biodegradable. Nadie se quejó.

-Esto es lo peligroso -susurró Jimena-. Cuando la gente se acostumbra a que algo funcione, empieza a exigir que funcione siempre.

-Ese es el principio de la democracia -respondió Elías.

Los alcaldes aprovecharon para hacer declaraciones. Algunos sonaban prudentes; otros, exultantes. Un diputado regional intentó colarse en la foto. Lucía lo apartó con una cortesía implacable.

-Hoy no es su día -le dijo-. Hoy es del trayecto.

El tren permaneció detenido más de lo previsto. Nadie protestó. Los estudiantes subían, bajaban, volvían a subir. Era un intercambio de energía. El padre de Elías bajó al andén, tocó la barandilla, respiró hondo.

-Creí que no volvería a pisar esta estación en servicio -confesó-. Me equivoqué. Y me alegro.

Elías no respondió. Le puso la mano en el hombro. No hacía falta más.

Cuando el tren reanudó la marcha, iba lleno. Más lleno que en Madrid. Ese dato, simple y contundente, recorrió los vagones como una consigna muda.

Jimena revisó el metraje. Tenía material suficiente para un largometraje, pero sabía que lo importante aún estaba por venir: **el tramo maldito**, los túneles, las historias que solo se cuentan cuando el paisaje se vuelve más áspero.

-Ahora empieza lo serio -dijo ella.

-Ahora empieza lo verdadero -corrigió Elías.

El tren dejó atrás Cuenca con una lentitud respetuosa. Si bien la mirada colectiva se dirigía al futuro con una mezcla de prudencia y esperanza, los recuerdos del pasado despertaban destellos de añoranza. Estos centelleos retrajeron el pensamiento del padre de Elías, que tiñó de nostalgia su memoria, promovida por ciertas voces impugnadoras de su desaparición, víctima del olvido y la prisa moderna. Habían conformado una oda al tiempo lento, a los paisajes que se despliegan como versos libres, a esa España profunda que late aún en los raíles. Quien lo emprendía no busca llegar, sino ser, fundirse con la tierra que pasa, y regresar transformado, con el corazón lleno de horizontes conquistados al ritmo de un hierro que canta.

Durante décadas, el tren convencional fue un elemento esencial para el desarrollo rural y la conexión entre poblaciones alejadas del eje principal Madrid–Levante. Según varias fuentes, este ferrocarril contribuyó al crecimiento económico local, en un contexto en el que los desplazamientos a larga distancia eran más difíciles que en el presente.

Con la creación de Renfe tras la Guerra Civil, la línea quedó bajo la gestión estatal, dentro de la red convencional de la recién formada Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. En 1942, se amplió el tramo desde Enguídanos (Cuenca) hasta Utiel (Valencia), consolidando una conexión directa de largo recorrido.

A lo largo de gran parte del siglo XX, el tren convencional desempeñó un papel fundamental en las comunidades rurales, facilitando el transporte de pasajeros y mercancías, incluidos productos agrícolas, y constituyendo en numerosos casos la única vía de conexión ferroviaria disponible.

Sin embargo, el inicio del siglo XXI supuso un giro decisivo para esta línea. En 2010 entró en funcionamiento la línea de alta velocidad (AVE) Madrid–Cuenca–Levante, con la nueva estación de Cuenca denominada *Fernando Zóbel*. En ese momento, el Ministerio de Fomento aseguró que la línea convencional no se cerraría y que coexistiría junto al AVE.

No obstante, comenzaron a surgir problemas recurrentes: falta de inversión, vía envejecida y un parque de trenes muy antiguo. Desde asociaciones locales se denunciaba que los trenes tenían más de 35 años de servicio y que las incidencias (retrasos, averías) eran frecuentes.

En diciembre de 2021, un artículo de *Levante-EMV* señalaba que la línea, conocida popularmente como “el Borreguero”, no llegaría a cumplir los 75 años en servicio activo, debido a la “desidia inversora” y la competencia directa del AVE.

El declive culminó con el cierre de tramos. El 8 de enero de 2021 la circulación convencional se suspendió entre Cuenca y Utiel. Luego, el 19 de julio de 2022, tuvo lugar el último viaje del tren entre Aranjuez (Madrid) y Cuenca, tras 139 años de historia desde su apertura en 1883.

Este cierre no fue pacífico: asociaciones como *Pueblos con Tren* organizaron movilizaciones por toda la línea, con reivindicaciones contra el aislamiento de los pueblos y por la continuidad del tren. En algunos medios se denunció incluso un “protocolo fraudulento” que favorecería el desmantelamiento de la línea.

En noviembre de 2020, mientras el país aprendía a medir el tiempo en boletines sanitarios y ruedas de prensa, alguien dejó un informe sobre la mesa de una dirección general que casi nadie visitaba ya. Se titulaba con una precisión quirúrgica: *Estudio de la línea convencional Aranjuez–Cuenca–Utiel*. No había épica en ese nombre, solo números, curvas de radios imposibles, túneles fatigados y estaciones donde el silencio había aprendido a llegar antes que los trenes.

María nunca leyó el informe completo. No hizo falta. Bastó con ver la palabra *operatividad* repetida como una pregunta sin respuesta, y *tráfico* usada en pasado. Para ella, la línea no era una sucesión de kilómetros ni un balance coste-beneficio: era la forma en que su padre volvía los viernes desde Cuenca, el silbido grave que atravesaba el valle al caer la tarde, el andén de Tarancón como frontera entre la espera y el reencuentro.

El informe decía que la línea tenía limitaciones técnicas severas. Que la inversión necesaria para su modernización no se justificaba con los niveles actuales de demanda. Que el deterioro acumulado durante décadas había generado una espiral de pérdida de viajeros, y que esa pérdida, a su vez, legitimaba la falta de inversión. Nadie lo escribió así, pero todos lo entendieron: la línea moría porque llevaba tiempo muriéndose.

En los pueblos, la noticia llegó deformada, como llegan siempre las decisiones tomadas lejos. Primero fue un rumor: menos frecuencias. Luego una certeza: servicios sustituidos por autobuses. Después, una fecha. 2022. Cierre definitivo del tramo Aranjuez–Utiel.

Recordó a Antonio, que había sido jefe de estación cuando aún se imprimían billetes de cartón, asistió a la última asamblea municipal con la gorra en la mano. No habló de nostalgia. Habló de médicos, de estudiantes, de trabajadores que ya no podrían ir y volver en el día. Habló de aislamiento, palabra que los informes evitaban con cuidado. Dijo que el tren no era solo transporte, que era *estructura*, que sin él el territorio se deshilachaba.

Las movilizaciones empezaron pequeñas: pancartas en pasos a nivel, concentraciones con chalecos reflectantes, comunicados que pedían diálogo. Luego llegaron los artículos, los reportajes, las fotografías del último convoy atravesando la llanura como si supiera que lo estaban despidiendo. Algunos economistas escribieron que rehabilitar la línea costaría más de lo que devolvería. Otros respondieron que no todo se mide en retorno inmediato, que la movilidad sostenible no puede construirse solo sobre ejes rentables.

En los documentos más recientes, la línea reaparecía como concepto, ya no como realidad: *alternativas estratégicas, reordenación de la red, corredores complementarios*. Nadie decía que el tren volvería. Decían que el territorio debía adaptarse.

María guardó un recorte de prensa de 2023. Hablaba del “sentido histórico” de la conexión, de su papel olvidado, de la herida simbólica que dejaba el cierre. Lo dobló con cuidado y lo puso en un cajón junto a un billete antiguo, fechado en 1987. Pensó que quizá algún día alguien querría saber que aquella línea existió, que no fue solo una nota al pie de una estrategia nacional.

Porque los trenes, cuando desaparecen, no se van del todo. Permanecen en los caminos que ya no llevan a ninguna parte, en los horarios que nadie consulta, en la memoria de quienes aprendieron que el mundo era más grande porque había una vía que lo atravesaba.

Al cabo de varios minutos, mientras los viajeros conversaban y contemplaban el paisaje a través de las ventanas laterales, el padre de Elías salió de su ensimismamiento. Avanzaron a toda prisa y dejaron atrás la deteriorada estación de La Melgosa. Desde ese punto hasta Camporrobles, las estaciones seguían el mismo diseño: un edificio principal hecho en sillería de piedra, con detalles en ladrillo a la vista, que incluía una planta baja para los servicios ferroviarios y una planta superior destinada al personal residente o asignado. Además, la cabina de enclavamiento formaba parte del propio edificio. Cada estación solía tener también un muelle para mercancías, dos o tres vías de paso y una o dos vías muertas pensadas para estacionar trenes de carga.

La velocidad seguía limitada, sí. Pero ya no parecía un freno. Parecía una promesa.

Capítulo 3

La cicatriz de Arguisuelas y el balneario de Yémeda

El convoy avanzaba con una lentitud casi humana, arañando el llano, trepando por taludes donde la primavera aún mordía la hierba. Desde la ventanilla, los campos se sucedían como fotografías mal reveladas: almendros torcidos, estaciones vacías, casas que no habían perdido el nombre. Atrás queda el primer viaducto de ese trayecto, el del Royo, y el tren atravesó el largo túnel de Los Palancares. Inmediatamente, a la salida de éste, se encontraba la estación en la que un anciano esperaba de pie junto al banco de madera, sin equipaje. Pareció mirar el tren con un respeto antiguo, como si lo midiera por lo que fue, una promesa de conexión.

Dentro del tren, Clara miraba por la ventanilla, atrapada entre la añoranza y la curiosidad. El murmullo de los pasajeros resonaba en el aire, pero sus pensamientos estaban lejos, transportados hacia un pasado donde cada parada era un nuevo encuentro. Desde hacía un mes, había dejado su hogar en la ciudad, buscando respuestas que parecían ocultas tras el humo de los recuerdos. Se decía que el tren la llevaría a su pasado, y ese pensamiento la llenaba de una mezcla de miedo y esperanza.

El tren se detuvo en la estación, y el aire fresco le dio un ligero escalofrío a Clara. Al descender, la figura del anciano se hizo más nítida. Se acercó con una sonrisa que parecía cargar el peso de los años.

-Bienvenida a casa querida -dijo con voz grave, resonando como un eco de tiempos olvidados-: Tu abuelo no podía faltar hoy, como guardián de las historias, y tú eres la nueva viajera. Tengo aparcado el coche ahí enfrente, ¡vámonos a Pajaroncillo! En el pueblo toda la familia nos está esperando.

Pocos minutos más tarde, el tren volvió a ponerse en movimiento. En apenas un instante, se encontraba ya en Carboneras de Guadazaón. El susurro del pueblo llenaba el ambiente con ecos de relatos antiguos y olvidados. Aquel día de abril, los corazones

latían con un ritmo nuevo, un compás que resonaba en cada rincón y una vibración que viajaba a lo largo de las vías del tren que tantas veces habían estado en silencio. La corteza de la tierra, marcada por el paso del tiempo y la historia, parecía ansiosa por recibir el roce del artefacto metálico que ha sido símbolo de unión y fractura.

En las primeras horas de la mañana, un grupo diverso de personas aguardaba en la estación, que había sido renovada, luciendo fresca y vibrante. Entre ellos se encontraba Rubén García, un joven abogado de mirada intensa y cabello oscuro. Había pasado los últimos años luchando para devolver el tren Madrid-Cuenca-Valencia a la vida, una batalla legal que había servido como catalizador de cambios profundamente necesarios en la España interior, olvidada y más desolada por el éxodo rural.

Mientras el sol comenzaba a asomarse por el horizonte, Rubén revisaba sus notas. Desde muchacho, había escuchado a su abuelo relatar historias de viajes en tren: de enamoramientos bajo la bruma de la mañana, de estudiantes que marchaban hacia destinos lejanos, y de aquellos que simplemente buscaban una salida. Para Rubén, el tren siempre había simbolizado esperanza y posibilidad.

El momento tan esperado llegó. Una multitud se agolpó en las plataformas. El silbido del tren resonó como un canto nostálgico, trayendo consigo recuerdos de un tiempo mejor. Aquella primera travesía no solo era un viaje físico, sino también simbólico; un ritual de sanación colectiva.

Rubén percibió el flujo de energía presente en el ambiente. Al mirar por la ventana, los campos dorados y los olivares pasaban junto a ellos, pero cada recodo del camino evocaba memorias: un accidente trágico que había marcado a su familia, el nacimiento de su hermana en un desvanecido vagón mientras sus padres escapaban de la miseria, y las protestas en las que había participado, donde junto a otros jóvenes exigían mejores condiciones para su comunidad.

La experiencia se tornó mágica cuando Rubén comenzó a escuchar las historias de los demás pasajeros. Una anciana recordó a su amor de juventud, quien se había ido al frente durante la guerra, y un estudiante describió cómo su primer viaje le había llevado a la universidad, convirtiéndose en su billete hacia una vida distinta. La nostalgia impregnaba el aire. A medida que compartían risas y lágrimas, se tejía una nueva red de conectividad, restaurando el sentido de comunidad perdido.

Arguisuelas no se anunciaba: se insinuaba.

El tren redujo velocidad antes de que nadie lo pidiera, como si la vía recordara por sí sola que aquel tramo exigía respeto. El paisaje cambió sin alharacas: los campos se plegaron, los taludes se acercaron al convoy y la luz adoptó un tono más oblicuo, casi mineral.

-Aquí el tren nunca fue solo transporte -dijo el padre de Elías-. Aquí fue advertencia.

Jimena levantó la cámara, pero esta vez no grabó. Había aprendido a reconocer los lugares donde la imagen estorba. Arguisuelas era uno de ellos.

Zulema apareció en el pasillo con una lentitud ceremonial. Se sentó frente a ellos sin decir palabra. Miraba por la ventanilla como quien espera que el paisaje confirme algo que ya sabe.

-En este tramo -empezó finalmente- se nos enseñó a no confiar del todo.

Elías conocía la historia, pero nunca la había escuchado así, en movimiento, con el traqueteo acompasando cada frase.

-Año cincuenta y siete -continuó Zulema-. Invierno largo. Llovía sobre tierra helada. El tren mixto bajaba con retraso. Nadie sabe por qué. Dicen que un cambio mal asegurado, dicen que una orden mal transmitida. El caso es que descarriló sin estruendo. Como si se rindiera.

Jimena apretó los labios.

-¿Hubo muertos?

-Dos. Y muchos que se salvaron por casualidad. Desde entonces, aquí se habla bajo.

El tren cruzó un pequeño puente reforzado recientemente. El metal nuevo contrastaba con la piedra vieja. Elías pensó que aquella convivencia era la definición exacta de lo que estaban haciendo: modernizar sin borrar.

-Mi abuelo estuvo ahí -añadió Zulema-. No murió. Pero nunca volvió a subir a un tren de noche. Decía que Arguisuelas se quedaba despierta cuando pasaba el último convoy.

Un estudiante escuchaba desde el asiento de atrás.

-¿De verdad creen en eso?

-No es creer -respondió Zulema-. Es recordar de otra manera.

La megafonía anunció la estación con una voz neutra, casi incómoda: **Arguisuelas**. Nadie aplaudió. Algunos se levantaron para mirar. En el andén, apenas media docena de personas esperaban, sin pancartas, sin cámaras. Solo presencia.

-Algunos de ellos al menos un martes cada trimestre se reunían aquí -susurró Elías-. Aunque aquí no parara nada.

El tren se detuvo. Las puertas se abrieron con un siseo breve. Bajó un hombre con bastón. Subió una mujer joven con un niño dormido en brazos. No hubo intercambio de palabras. Arguisuelas funcionaba así: sin explicaciones.

El padre de Elías observó la aguja del cambio de vía.

-Este fue el punto que quisieron eliminar cuando cerraron la línea -dijo-. Demasiado caro de mantener para tan poco tráfico.

-¿Y ahora?

-Ahora han entendido que las cicatrices no se recortan. Se cuidan.

Jimena volvió a grabar, esta vez el interior del vagón, donde asomaban rostros serios, miradas atentas, un silencio compartido que no incomodaba. Era un silencio con memoria.

Zulema se levantó justo antes de que el tren arrancara de nuevo.

-No os llevéis miedo de aquí -dijo-. Llevad respeto. El miedo paraliza; el respeto mantiene la vía recta.

El tren retomó la marcha. Arguisuelas quedó atrás, pequeña, firme, sin reclamar nada. El marcador volvió a subir lentamente: cuarenta, cincuenta, sesenta.

Elías respiró hondo.

-Ahora entiendo por qué llaman a este tramo la cicatriz.

-Porque cerró mal -respondió su padre-. Y lo mal cerrado siempre se nota.

Jimena apagó la cámara.

-Este capítulo no necesita música -dijo-. Solo raíles.

El tren avanzó hacia los túneles siguientes, donde la luz se interrumpía a intervalos y el sonido se volvía hueco. Allí, entre piedra y acero, las historias parecían multiplicarse, como si la vía misma quisiera hablar antes de que el viaje continuara hacia territorios más abiertos.

Arguisuelas había cumplido su función: recordar que no todo progreso es línea recta, y que algunos tramos solo se atraviesan cuando se acepta lo que ocurrió en ellos.

El convoy siguió adelante, más atento, más consciente.

Y nadie volvió a mirar el reloj durante un buen rato.

Después de Arguisuelas, el tren no recuperó del todo la velocidad. No por orden expresa, sino por prudencia heredada. Era como si la máquina, aun siendo nueva,

hubiese aprendido algo de las ruedas antiguas que durante décadas rozaron ese mismo acero.

El padre de Elías empezó a hablar entonces de los maquinistas.

-Aquí conducían los que no tenían prisa por jubilarse -dijo-. Los que conocían cada metro.

-¿Por qué? -preguntó Jimena.

-Porque este tramo no perdonaba la arrogancia.

Recordó a Eusebio “el Sordo”, que había aprendido a interpretar la vía no por el oído, sino por la vibración en los pies. Decía que Arguisuelas se anunciaba con un temblor distinto, como un animal incómodo bajo tierra.

-Una vez paró el tren sin señal alguna -continuó-. Dijo que algo no estaba bien. Bajaron a comprobar y encontraron una sujeción aflojada. Nadie supo explicar cómo.

-¿Sabotaje? -aventuró un estudiante.

-No -respondió el padre-. Abandono. Es peor, porque no deja huellas claras.

Zulema asintió desde su asiento.

-Hubo años en que este tramo se sostuvo por puro oficio -añadió-. No por presupuesto.

Elías pensó en cuántas infraestructuras del país habían sobrevivido así, estos es, no por voluntad política, sino por decencia profesional. Cuando cerraron la línea, aquellos hombres se dispersaron. Algunos murieron. Otros guardaron silencio, como si hablar de la vía sin tren fuera una traición.

-Mi marido -dijo Zulema- decía que Arguisuelas era el lugar donde el tren aprendía humildad.

Jimena grabó solo el sonido: el rodar constante, un golpe seco en un empalme, el eco breve contra la roca. Sabía que ese audio valía más que cualquier plano.

Poco después, el tren se internó en uno de los túneles cortos del tramo. No era largo, ni especialmente oscuro, pero bastó para que el interior del vagón cambiara de temperatura y de ánimo. La luz artificial se volvió protagonista. Las conversaciones se apagaron.

Durante esos segundos, Elías tuvo la sensación extraña de que el tren no avanzaba, sino que algo -el pasado, quizá- se desplazaba en sentido contrario.

Zulema cerró los ojos.

-Aquí murió un guardavías -dijo sin abrirlos-. No por accidente. De pena.

Nadie preguntó. La historia era suficiente tal como estaba formulada.

El túnel terminó. La luz regresó con una claridad casi ofensiva. El tren salió intacto, firme, moderno. Pero algo había quedado atrás... O se había subido sin billete.

Un niño preguntó a su madre por qué todos estaban callados.

-Porque estamos escuchando -respondió ella.

El padre de Elías miró el indicador de velocidad: subía, lentamente.

-Ya está -dijo-. La cicatriz ha hecho su trabajo.

Jimena apagó la cámara definitivamente.

-Este capítulo no se edita -murmuró-. Se respeta.

Elías apoyó la mano en la pared del vagón, sintiendo el pulso constante del tren. Pensó que Arguisuelas no pedía protagonismo ni reparación simbólica. Pedía algo más sencillo y más difícil: memoria activa.

Cuando el paisaje volvió a abrirse y el tren recuperó ritmo, nadie celebró la aceleración. La aceptaron como se acepta una concesión ganada con cuidado.

Arguisuelas quedaba atrás.

No como una estación más, sino como una advertencia cumplida.

El tren avanzó hacia el este, con una renovada sensación de propósito, casi como si finalmente comprendiera lo que debía proteger, mientras el murmullo de las máquinas recién activadas lo acompañaba. Era el primer servicio regular después de años de silencio, y el aire en la estación olía a pintura nueva mezclada con polvo viejo, como si el tiempo mismo se hubiera puesto traje de domingo. Un grupo pequeño de vecinos saludaba desde el andén, algunos con lágrimas discretas; otros con la expresión de quien aún no cree en los milagros, pero los agradece igual.

Dentro del vagón, los asientos parecían guardar conversación. Había funcionarios, periodistas, jubilados que habían viajado en aquel tren cuando la juventud era cosa seria. El maquinista, con voz trémula por la megafonía, saludó sabiendo que formaba parte de una historia que en algún momento se intentó olvidar.

El convoy avanzó, entre pinares dóciles que se abrían en claros tamizados de luz. Cada túnel era un latido: se entraba en la oscuridad como quien evoca los años perdidos y se salía de ella con una claridad que hería los ojos. A través de las ventanillas se observaban apriscos abandonados, vagonetas oxidadas y postes sin cableado, indicadores claros de la prolongada dejadez en la infraestructura de este país.

Cuando el tren cruzó el barranco antes de Yémeda, el viajero que narraba -quizá un periodista, quizá alguien que volvía a buscar su lugar- sintió que aquel trayecto no era una simple reapertura, sino una reconciliación. En el sonido del motor creyó oír las voces apagadas de los que antes lo tomaban para ir a estudiar, al mercado, o a la mili. Cada traviesa parecía una cicatriz bien curada.

Al acercarse la estación, el sol se quebró en las paredes de piedra caliza. Entonces comprendió que el país entero, como ese tren, solo despertaría si aprendía a circular de nuevo por sus heridas. Yémeda apareció al fondo, blanca y callada, como un puerto interior hacia el que el tiempo regresaba humilde, dispuesto -por fin- a empezar de nuevo.

El reloj de la estación de Yémeda-Cardenete se había parado a las siete y diez desde hacía años, pero en la cabeza de Antonio seguía dando todas las horas. Cada vez que miraba la esfera manchada de óxido, oía el eco de la campana metálica, el silbato del jefe de tren y el chirrido de la locomotora acercándose por la hoz del Guadazaón.

Aquella mañana, sentado en la banqueta de madera junto a la casilla, los ojos se le fueron atrás, a un día de finales de 1947 en que la vía aún olía a hierro nuevo y el balasto era un mar de piedras grises bajo el sol frío de la Serranía. No hubo banda de música, ni ministros, ni banderas; solo un puñado de hombres con boina y chaqueta de pana, algunos niños agarrados a las faldas de sus madres, y un silencio expectante que se rompió cuando el primer tren procedente de Cuenca asomó la nariz de humo por la curva, como un animal grande y cansado que hubiera tardado décadas en llegar.

-Ya está -susurró entonces Antonio, con veinte años recién cumplidos y la gorra de peón mal colocada-. Ahora sí que estamos en el mapa.

Nadie le oyó, pero a él le bastó. Hasta ese momento, Yémeda había sido para él un nombre pequeño al pie de la sierra, un lugar al que se llegaba por caminos de tierra entre pinos y bancales, un pueblo de casas encaladas arracimadas en torno a la iglesia, con el Guadazaón al fondo murmurando entre chopos. El tren, le habían dicho, iba a cambiarlo todo: llevaría enfermos al balneario, estudiantes a Cuenca, comerciantes a Valencia, jornaleros a Madrid.

La locomotora se detuvo entre chasquidos de freno y columnas de vapor, y el jefe de estación, con el uniforme todavía rígido, alzó la banderola verde. Antonio sintió que la vibración le subía por las botas hasta el pecho, y pensó, por primera vez, que quizá su

vida no se quedaría atrapada en aquel valle. Lo que no sabía era que, en realidad, se estaba anclando para siempre a esas dos líneas de acero.

Carmen siempre decía que sus recuerdos de la infancia olían a huevo podrido. Lo decía riéndose, con la crueldad cariñosa con la que se ridiculizan los miedos antiguos, pero en el fondo era verdad: el primer olor del verano, cuando el tren se detenía en Yémeda-Cardenete y ella bajaba de la mano de su madre, era la mezcla del humo del diésel, la humedad del río y el azufre del balneario.

Tenía siete años la primera vez que pisó las escaleras de piedra que subían hacia el hotel termal. El sol se colaba entre los chopos, y el agua del Guadazaón, a la espalda del edificio, sonaba como un animal paciente. La fachada, entonces, todavía conservaba la dignidad de casi un siglo de historia: ventanas proporcionadas, contraventanas de madera, un aire provinciano que en la mente de la niña se confundía con el glamour de la Exposición de París donde, contaba su padre, las aguas de Yémeda habían ganado premios por curarlo todo, desde el reuma hasta la tristeza.

-¿También la tristeza? -preguntó ella una tarde, en la galería, mientras observaba a una señora de pelo violeta entrar en una de las salas de baño.

-Sobre todo la tristeza -respondió Antonio, que ya era factor de estación y hablaba del balneario con el mismo respeto que de la vía-. La tristeza es como la cal en las tuberías; el agua caliente la arrastra poco a poco, si le das tiempo.

Dentro, las ocho salas de baño se alineaban como pequeñas capillas del cuerpo, cada una con su bañera de hierro fundido, azulejos gastados y tubos que escupían el agua sulfurosa con un ruido de respiración. En el pasillo, las puertas de las 32 habitaciones se abrían y cerraban a un ritmo propio, dejando escapar retazos de conversaciones: señores que discutían sobre política y sobre los trenes que tardaban demasiado, viudas que contaban calvarios de caderas y ciáticas, niños de ciudad que descubrían que el campo no era solo una postal.

Carmen se aprendió de memoria la rutina del balneario: el desayuno temprano, los turnos de baños bajo la supervisión de un médico que llevaba una libreta con el nombre de cada cual y el número de días de cura, las caminatas suaves por los alrededores, las meriendas abundantes, el casino improvisado en el salón principal, donde las cartas y el dominó se mezclaban con la reputación terapéutica del agua. Aprendió también a distinguir a los "del tren" de los "del coche": los primeros subían en grupo desde la estación, algunos todavía con el paisaje metido en los ojos; los segundos llegaban en

silencio, cerraban las puertas de sus automóviles y entraban con la prisa de quien no quiere ser visto.

En la estación, Antonio seguía midiendo tiempos con el reloj de bolsillo y atendiendo despachos telegráficos mientras presumía, ante sus compañeros, de tener una hija que sabía leer horarios mejor que muchos adultos. A veces, cuando el tren de Madrid o el de Valencia se demoraba, él mismo subía hasta el balneario, cruzaba el vestíbulo todavía húmedo de conversaciones y llamaba a Carmen para que regresaran juntos, charlando de pasajeros y de los extraños nombres de las ciudades que cruzaban por los billetes: Aranjuez, Tarancón, Utiel.

El tren y el balneario eran, para ella, dos caras de la misma moneda: la vía por la que entraba el mundo en Yémeda y el agua con la que el mundo se curaba antes de marcharse.

El verano de 1978 llegó con una luz rara. Carmen tenía ya diecisiete años, un novio que estudiaba en Cuenca y planes borrosos de irse a la ciudad a hacer Magisterio. Antonio estaba más delgado, el pelo más blanco, pero seguía bajando cada mañana a la estación con la gorra de factor bien calada y los papeles en una carpeta de cartón, como si los años no hubieran pasado.

Durante las primeras semanas, nada parecía diferente. Los trenes seguían parando, aunque con menos viajeros; el balneario abría sus puertas, aunque con menos reservas. Todos hablaban, eso sí, de la crisis, de los cambios, de que ya nadie creía en las curas de aguas como antes, de que la Seguridad Social mandaba a las personas mayores a otros centros más grandes.

Una tarde de agosto, el director del balneario convocó a los empleados en el salón principal. Carmen, que ayudaba en recepción durante las vacaciones, se mezcló con las camareras, los bañeros y la cocinera. Antonio llegó unos minutos tarde, con el silbato todavía colgando del cuello; había asegurado el cierre de barreras en el paso a nivel, pero sabía que no iba a pasar ningún tren en aquella franja horaria.

-No puede ser que lo cierren -murmuraba una de las enfermeras, con el delantal mojado.

El director, un hombre corpulento que había engordado junto con el balneario, les mostró una carta con membrete oficial. Leyó en voz alta palabras que Carmen no había oído nunca en boca de un adulto de allí: "déficit", "reestructuración", "falta de viabilidad económica". Contó que, tras casi cien años de funcionamiento, las puertas del

balneario se cerrarían al final de la temporada, que no habría campaña al año siguiente.

-¿Y los viajeros? -preguntó Carmen, sin darse cuenta de que lo había dicho en voz alta.

-Seguirán viniendo por el tren, supongo -intentó consolarla el director, pero su voz sonó hueca-. O quizá dejen de venir. No lo sé.

Cuando salieron al exterior, el olor del azufre le pareció de repente agrio, como si el agua se hubiera puesto de acuerdo para entristecerse también. Esa noche, al bajar con su padre por el camino hacia la estación, Carmen sintió que cada piedra crujía como si fueran huesos.

-¿Y ahora qué, papá? -preguntó-. Si ya no vienen al balneario..., ¿para qué querrán parar aquí los trenes?

Antonio tardó unos segundos en responder. Miró la vía, el brillo tenue del metal bajo la luna, el perfil de la casilla.

-Siempre habrá alguien que necesite ir a Cuenca, o volver de Valencia -dijo al fin-. Mientras quede gente en el pueblo, el tren tendrá sentido.

Capítulo 4

Hacia levante

En Cardenete, la expectación había empezado la víspera. Los balcones lucían pañuelos con la leyenda *El tren vuelve a casa*, y en la plaza Mayor resonaban las dulzainas de la rondalla local mientras los niños ensayaban su papel para recibir el convoy. La abuela Felisa, de noventa años, repetía que jamás pensó vivir lo bastante para verlo otra vez pasar.

La historia, sin embargo, no se explicaba sólo con emoción. Detrás de aquella reapertura había años de informes, reuniones, campañas, marchas a pie y esperas interminables ante despachos ministeriales. El movimiento «#TrenVivo», nacido en redes en 2023, había conseguido lo que parecía imposible: reunir a municipios enteros

bajo un mismo lema -la defensa del ferrocarril como símbolo de continuidad rural-. En Cardenete, la asociación cultural “Los Camineros del Tren” impulsó grabaciones documentales, recopilaron testimonios y hasta organizaron simulacros de viaje con bicicletas sobre las antiguas vías.

Víllora, más al este, había aportado su propio sello: allí, los vecinos reforestaron el entorno de la estación abandonada y recuperaron el viejo *camino de la Viñuela*, que unía el pueblo con la línea. Cada octubre celebraban el *Día del Ferrocarril Dormido*: ni una protesta amarga, sino un acto de memoria viva, con guitarras y vino de las bodegas locales. “Algún día volverá”, repetían al brindar, entreverando la esperanza con las leyendas que contaban sus mayores.

En Cardenete corría el rumor de que, en las madrugadas sin luna, se escuchaban ecos del tren detenido. Los lugareños lo llamaban *El convoy de las ánimas*. Decían que aparecía envuelto en humo azul, avanzando apenas unos metros antes de desvanecerse. Los más viejos aseguraban haber visto las luces desde los cerros de la Hoz del Agua. Alguno, como tío Ventura, juraba haber sentido las vibraciones al pie de los raíles cubiertos de musgo.

Aquella historia tenía su origen en un hecho real: el descarrilamiento de 1912 cerca del túnel de Los Yesares, donde murieron tres operarios. Desde entonces, las noches de abril se llenaban de ese rumor metálico que nadie podía explicar. Con la reapertura, los vecinos decidieron dejar una farola encendida junto al punto exacto del accidente, como homenaje a quienes, decían, “siguen cuidando las vías”.

Víllora conservaba su propia tradición: la leyenda de “La Doncella del Puente de las Caídas”. En el viejo puente ferroviario sobre el Cabriel, una joven habría esperado durante años el regreso de un maquinista del que se enamoró fugazmente. Cuando el tren dejó de pasar, la historia cobró tono de profecía: sólo cuando volvieran a oírse las ruedas sobre el puente, el alma de la doncella encontraría descanso. Por eso, en la mañana del 19 de abril, los vecinos subieron hasta el viaducto portando flores silvestres y pañuelos blancos que colgaron de la barandilla. Nadie quiso despejar el misterio: ¿quizá así la doncella seguiría protegiendo el camino?

El maquinista, un conquense llamado Andrés Molina —nieto de un antiguo jefe de estación en Víllora—, saludó con la bocina al entrar en el término de Cardenete. Todo el pueblo estaba allí: agricultores, estudiantes, fotógrafos, antiguos empleados de ADIF con uniformes restaurados. En el andén lo recibía la alcaldesa, que llevaba en la mano

una carpeta con copias de los primeros alegatos por la reapertura presentados en 2022. “Lo conseguimos”, le dijo por la ventanilla.

El verano de 2022 trajo consigo un cambio palpable a Cardenete. La calidez del sol apenas podía hacer frente al frío que sentían sus habitantes ante la inminente desaparición de un símbolo de su comunidad: la línea de tren Madrid-Cuenca-Valencia. Aquel hilo conductor que había tejido historias y recuerdos se desvanecía, y con él, la conexión a la vida misma.

Pedro Ruiz, un exmaquinista jubilado con más de cuatro décadas de servicio en los ferrocarriles, decidió que no se quedaría de brazos cruzados. Con su gorra de maquinista y una mirada decidida, convocó a los vecinos en la plaza Mayor. “No era solo transporte”, repetía, como un mantra. “Era el hilo que nos unía a Madrid y Valencia, el que evitaba que fuéramos islas”. Su voz, fuerte y clara, resonaba entre los muros de piedra de la plaza, e inspiraba un fervor que hacía tiempo no se sentía en Cardenete.

Junto a él, emergieron otros líderes: la alcaldesa María López de Villora, que transformó su impotencia en acción; y Javier, un joven estudiante de Cuenca, quien sería testigo de esta lucha. La Asociación “Pueblos con el Tren” nació, y con ella, un movimiento que comenzó a recolectar firmas: 5,000 en un mes, cada nombre un eco de esperanza frente a la adversidad.

Los días se convirtieron en semanas, y la presión aumentaba. Ingenieros independientes presentaron un Informe de Viabilidad, con cálculos precisos sobre la rehabilitación de la línea cerrada. La comunidad lo abrazó como su bandera: 120 km de vía, 45 millones de euros, y la promesa de revivir el espíritu del tren. El documento fue llevado al Congreso, pero las puertas del poder se mantuvieron cerradas, mientras el eco de promesas vacías resonaba en sus oídos.

El 19 de julio de 2023, un año desde que el tren había dejado de funcionar, 2,000 personas marcharon por las calles de Cuenca. La música de dulzainas llenaba el aire, y las banderas de Villora ondeaban con orgullo. “¡Tren vivo, no autobús vacío!”. Era un clamor que iba más allá del transporte; era la lucha por la identidad, por el futuro de los pueblos que veían cómo sus raíces se desvanecían.

Mientras Villora organizaba “Vías Vivas” -talleres donde los vecinos limpiaban rieles y plantaban olivos simbólicos-, la historia personal de Javier se entrelazaba con la de su abuela Felisa, quien recordaba el primer tren llegando al pueblo en tiempos de

guerra. “No lo veré morir”, decía con una tristeza profunda, y Javier, sintiendo el peso de esos recuerdos, prometió luchar por su legado.

Con el tiempo, se unieron fuerzas con Teruel Existe y grupos valencianos. Juntos presentaron alegatos al Senado, reclamando atención y recursos. En una sala llena de ecos de desidia, el Grupo Popular lanzó un rayo de esperanza al defender la inversión en la línea, recordando su importancia en la lucha contra la despoblación.

Pero el camino estaba lleno de obstáculos. En 2025, Adif anunció subastas para vender traviesas originales, como si vendieran fragmentos de la historia misma. “Pueblos con el Tren” reaccionó con rapidez, recurriendo a los tribunales y ganando tiempo. Las festividades continuaron, impulsando la unidad: una romería con velas recorriendo el kilómetro final hasta la estación, cantando albas que resonaban como un eco de tiempos mejores.

A medida que avanzaba el tiempo, algo cambió en 2026. Una nueva sentencia del Supremo obligó a Adif a crear un plan de mantenimiento provisional. Era un atisbo de luz en la penumbra, y así nació el hashtag #TrenVivo. Los jóvenes tomaron las redes sociales por asalto, compartiendo videos de niños jugando en vías cubiertas de flores silvestres y testimonios conmovedores. Uno de ellos, de Felisa, resonó con fuerza: “Yo vi llegar el primer tren en 1940. No lo veré morir”. Ese video, con más de un millón de vistas, capturó corazones.

Y entonces, el gobierno hizo un gesto. En 2027, se aprobaron pruebas piloto de trenes diésel entre Cuenca y Requena. La reactivación fue simbólica, pero suficiente para encender una chispa de esperanza. Pedro, enfermo pero indomable, observó desde su ventana cómo un convoy de prueba rugía nuevamente sobre los rieles. “Quedan tres años. No pararemos”.

Volviendo a 2029, Javier guardó su teléfono después de una conversación conmovedora con Felisa. “Gracias a vosotros, abuela”, dijo con una sonrisa. Ella respondió, con brillo en los ojos, “No a nosotros. Al olvido que nos obligó a recordar”.

En ese momento, Javier comprendió la verdadera esencia de la lucha: no era solo por un tren, sino por la memoria, la identidad y la conexión que unidos habían logrado preservar. La historia de “Pueblos con el Tren” se convertiría en un legado, un faro de esperanza para las generaciones venideras, recordando que en cada riel hay un vínculo

profundo con la tierra y la gente que la habita. Y así, el viaje del olvido se transformó en un viaje hacia el renacimiento.

El tren se detuvo solo cinco minutos en Cardenete, pero bastaron para convertir aquella parada en un símbolo. Luego siguió hacia Villora, serpenteando entre montes de pinos y robles. Desde las ventanillas, los pasajeros veían el brillo del Cabriel, los pueblos colgados, los túneles que tantas veces sirvieron de refugio a viajeros e historias.

Una mujer de mediana edad, periodista de Valencia enviada a cubrir el evento, anotaba en su libreta: *“Nunca vi tantas lágrimas por un tren.”*

A partir de Villora, el tren parecía respirar de otra manera. No más de prisa, pero sí con una confianza recién estrenada, como si el acero hubiera aprendido que el esfuerzo más duro ya estaba hecho. El interior había quedado atrás; delante, sin mostrarse aún, empezaba a sentirse la promesa del este.

El paisaje se volvió más amplio y menos severo. Las laderas cedían espacio a vaguadas abiertas, los colores cambiaban de registro y el aire, incluso dentro del vagón, parecía menos seco. Nadie lo dijo en voz alta, pero todos lo notaron: **el viaje estaba cruzando una frontera invisible.**

-Aquí se acababan muchas cosas -dijo el padre de Elías-. Y empezaban otras.

-¿Cuáles? -preguntó Jimena.

-La manera de hablar del tiempo. De pensar el trabajo. Incluso de esperar.

Zulema sonrió.

-Aquí la espera era distinta. No resignada. Expectante.

El tren avanzaba entre pequeñas explotaciones agrícolas. Algunos pasajeros señalaban puntos concretos: una cantera abandonada, un cargadero antiguo, un tramo de vía secundaria ya inexistente.

-Por ahí salían los cítricos cuando el ferrocarril aún mandaba -explicó un hombre desde el pasillo-. De madrugada. Olía a azahar incluso dentro del vagón.

Jimena captó ese comentario al vuelo. Sabía que esos detalles -olores, horarios improbables, recuerdos sin fecha exacta- eran los que daban densidad humana al relato.

-Mi madre decía que el tren traía el mar en pequeñas dosis -añadió el hombre-. No lo veíamos, pero lo intuíamos.

Elías pensó en esa intuición como una forma de educación sentimental. Aprender a desear algo que aún no se muestra del todo.

La megafonía anunció una parada técnica breve. No todos sabían el nombre del apeadero. No importaba. Lo importante era que el tren volvía a detenerse donde había dejado de hacerlo. Algunos bajaron solo para tocar el suelo. Otros se quedaron dentro, observando.

-Esto no es nostalgia -dijo Lucía, que había reaparecido-. Es comprobación.

-¿De qué?

-De que el país también existe entre capitales.

El tren reanudó la marcha. El interior del vagón se había transformado en una especie de salón compartido. Historias cruzadas, risas contenidas, silencios cómodos. Nadie parecía necesitar auriculares. El paisaje cumplía su función.

Un estudiante valenciano, que había subido en Cuenca por curiosidad, hablaba ahora con una mujer de Cardenete. Comparaban palabras, acentos, expresiones para nombrar lo mismo.

-Aquí decimos *espigón* -decía él.

-Nosotros *ribazo*.

-Es lo mismo.

-Pero no suena igual.

Elías escuchaba con atención. Aquello era, en el fondo, el efecto más profundo del tren: no unir puntos, sino permitir que las diferencias conversaran sin imponerse.

Zulema se levantó con cuidado y caminó hasta el extremo del vagón. Miró por la ventanilla durante un buen rato antes de hablar.

-En este tramo se decidió muchas veces si la línea seguía viva o no -dijo-. Aquí se recortaban servicios sin que nadie protestara en Madrid.

-¿Y ahora? -preguntó Jimena.

-Ahora miran. Eso ya es una victoria.

El tren atravesó un viaducto rehabilitado. Abajo, un barranco seco mostraba señales recientes de agua. El contraste era claro: infraestructura pensada para durar, paisaje sometido a ciclos cada vez más imprevisibles.

-Por eso el tren importa -murmuró Elías-. Porque no depende del precio del combustible del mes siguiente.

-Ni de la paciencia de quien conduce -añadió su padre-. Depende de decisiones colectivas.

La conversación derivó hacia el futuro. Frecuencias, tarifas, conexiones. Nadie hablaba de milagros. Hablaban de gestión sostenida. El tono había cambiado: ya no era reivindicativo, sino vigilante.

-Los martes no se acaban -dijo Lucía-. Se transforman.

-¿En qué?

-En costumbre organizada.

Jimena grabó esa frase con especial cuidado.

El paisaje empezó a mostrar señales inequívocas: pinos más densos, construcciones con otro ritmo, una luz que entraba por la ventanilla con una inclinación distinta. El Mediterráneo seguía sin verse, pero su influencia era ya innegable.

Un murmullo recorrió el vagón cuando alguien lo dijo en voz alta:

-Huele distinto.

No era literal, pero todos entendieron.

El tren avanzaba ahora con una serenidad que no necesitaba aplausos. Había superado la prueba más difícil: demostrar que podía volver sin pedir permiso.

Elías miró el mapa de nuevo. Quedaban pocas estaciones antes de entrar en la provincia de Valencia. Sintió algo cercano a la gratitud, pero también a la responsabilidad.

-Este tramo -pensó- nos enseñó a no acelerar cuando lo fácil sería correr.

Jimena apagó la cámara por un momento. Apoyó la frente en el cristal.

-Cuando edite esto -dijo-, no quiero música épica.

-¿Qué pondrás?

-Ruedas. Voces. Silencios largos.

En ese momento, algunos profesionales destacados resumieron la situación. Todos ellos habían participado activamente en diversas iniciativas de concienciación y defensa para la reapertura de dicha vía ferroviaria.

El tren siguió avanzando con la certeza tranquila de quien ha atravesado lo esencial sin perderse a sí mismo. En su interior, Fernando, Luis Miguel, Eduardo y Valentín observaban la vista que se deslizaba a gran velocidad por la ventana. El aire fresco de la mañana no podía ocultar las preocupaciones que pesaban en sus corazones.

Fernando, un jurista de mirada intensa y voz firme, rompió el silencio.

-¿Sabéis? Todo esto no es solo sobre un tren. Es sobre el futuro de Cuenca.

Miró a los demás, esperando que comprendieran la magnitud de lo que compartían.

Luis Miguel, arquitecto cuya pasión por los espacios construidos era igualada solo por su amor por el paisaje, asintió:

-El cierre del tren no es una pérdida técnica. Es la predicción de un futuro vacío, donde la gente dejará de ver a Cuenca como un lugar viable para vivir y trabajar.

Eduardo, sociólogo implicado en estudios sobre la despoblación rural, se sintió empezando a encenderse. Su voz vibraba con la urgencia de quien sabe que el tiempo apremia:

-No son solo números. Cada número representa una familia, una historia, sueños que se disipan en el aire de esta provincia olvidada. La decisión del Gobierno no solo afecta el transporte; transforma la vida misma.

El cuarto en discordia, Valentín, el geógrafo, observó el mapa que tenían entre manos.

-Mirad -dijo, señalando con un dedo tembloroso las líneas trazadas sobre el papel-. Este tren es la arteria de una economía que late. Sin él, las localidades intermedias se marchitan. El desarrollo no es solo cuestión de alta velocidad; es cuestión de conexión, de pertenencia.

Su viaje había comenzado como un simple trayecto hacia Valencia para presentar argumentos en una reunión política, pero se había transformado en una cruzada por la dignidad de Cuenca. Con cada estación que dejaban atrás, los cuatro amigos se llenaban de un propósito renovado. Había llegado el momento de hacer frente a la narrativa oficial y reescribir la historia que se contaba desde un escritorio en la capital.

La primera parada de su memoria la emplazó Eduardo en Ocaña, donde el paso del tren había sembrado la esperanza. Allí, el grupo se reunió en varias ocasiones con algunos residentes que habían vivido toda su vida junto a las vías. Una anciana de cabello plateado narró cómo cada trayecto del tren significaba algo: la llegada de los hijos de vuelta a casa, el transporte de productos locales al mercado, la conexión con servicios médicos en la ciudad. "Sin el tren, nos sentimos abandonados. Ya no hay motivo para que nuestros hijos regresen. Estamos solos", dijo la anciana con voz quebrada. Las palabras calaron hondo en Fernando, quien tomó nota cuidadosamente, convencido de que cada testimonio sería crucial en su lucha. De este flash surgiría después la idea de no parar y dejar testimonio de oposición al cierre merced a los *plantes*.

A medida que el día avanzaba y los kilómetros se acumulaban, el grupo continuó recopilando historias, estadísticas y análisis. Eduardo tomó la iniciativa y mostró a sus

amigos el material que durante meses recopiló, para conformar una presentación que ilustraba con claridad el valor del tren convencional. Desde su impacto en la economía local hasta su papel en la diversidad cultural, cada elemento se transformaba en un argumento sólido contra la narrativa oficial.

Juntos, sus voces resonaban como un coro. Un coro que no solo se esforzaba por revivir los recuerdos de un tiempo en que el tren era esencial, sino que también plantaba semillas de esperanza en una audiencia que estaba dispuesta a escuchar.

Ese material lo divulgaron en el puerto de Valencia en octubre de 2024. La sala de reuniones era grande y fría, llena de rostros desconocidos y escépticos. La tensión se palpaba en el aire. Fernando, vibrante y decidido, se levantó primero. Su voz resonó con fervor cuando presentó la crisis que enfrentaba Cuenca. Las estadísticas volaron, acompañadas de los relatos personales que habían cosechado.

La audiencia escuchó cautelosamente, sorprendida por la autenticidad de las historias y la profundidad del argumento. Cuando llegó el turno de Eduardo, su discurso ardió con pasión. “No se trata solo de un tramo de vías. Se trata de la vida de nuestra gente. Se trata del alma de Cuenca. Si no actuamos ahora, si no devolvemos a este tren lo que le pertenece, estamos condenados a un futuro lleno de vacíos”.

Luis Miguel, finalmente, aportó su visión arquitectónica: “Necesitamos reconstruir no solo infraestructuras, sino también conexiones humanas. Este tren puede ser un símbolo de renovación, una vía de retorno a las comunidades y a sus habitantes”.

Al final de aquella jornada, tras una larga deliberación, se tomó la decisión de considerar la reapertura del tren Madrid-Cuenca-Valencia. Aunque no todos estaban convencidos, quienes habían hablado se dieron cuenta de que su trabajo no había sido en vano.

El tren siguió avanzando, cada vez más cerca del levante, y con él, la esperanza renació en Cuenca.

Valentín fue muy explícito al evocar el eco de las decisiones tomadas, a través del cual resonaba la verdad: no solo se luchaba por un medio de transporte, sino por la dignidad de un pueblo que aún anhelaba su voz en el futuro.

-Cuenca es una de las provincias con menor densidad de población de España - explicó rotundo-. En ese contexto, las infraestructuras públicas no pueden medirse únicamente por su rentabilidad inmediata, sino por su función estructural. El tren convencional vertebraba municipios, permitía desplazamientos laborales diarios,

facilitaba el acceso a servicios sanitarios y administrativos, y sostenía flujos turísticos constantes, no masivos pero sí estables.

-Sin duda, suprimirlo -aclaró Luis Miguel- equivale a aceptar que determinados territorios quedan fuera de las prioridades del Estado. Y eso tiene consecuencias económicas medibles. La pérdida de accesibilidad reduce la actividad, encarece la movilidad, disuade inversiones y, a medio plazo, acelera procesos de declive demográfico. No es una hipótesis ideológica: es un patrón ampliamente documentado en la economía regional europea.

Capítulo 5

Los años que enseñaron a avanzar

El tren se deslizaba entre lomas suaves cuando dejaron atrás Villora. No había una frontera visible, pero todos sintieron que entraban en un territorio distinto: no solo geográfico, sino temporal. Allí empezaba el recuerdo de los años más densos, los más largos, los más difíciles de narrar sin simplificarlos. Los años en los que la reapertura no fue noticia, ni promesa, ni foto: fue trabajo lento.

-Aquí es donde empezamos a aprender de verdad -dijo Elías, mirando el mapa digital del vagón-. No a protestar. A construir.

Jimena encendió la grabadora. No la cámara; la grabadora. Sabía que este capítulo iba a necesitar menos imagen y más palabra.

Zulema se acomodó con cuidado. A partir de Camporrobles, el paisaje se hacía más abierto, menos abrupto, como si ofreciera un espacio mental distinto. La vía discurría entre campos que parecían pensados para durar, no para exhibirse.

-Aquí fue donde decidimos que no bastaba con decir “queremos tren” -añadió Lucía-. Había que explicar para qué, cómo y con qué reglas.

El padre de Elías asintió.

-Y ahí es donde entró el estudio.

Nadie lo llamó por su nombre completo al principio. *Estudio de concienciación y pautas de acción para la reapertura del tren convencional Madrid–Cuenca–Valencia*. Demasiado largo, demasiado serio. Durante meses fue simplemente *el documento*.

-Pero no era un documento -corrigió Jimena-. Era un cambio de tono.

Elías sonrió. Sabía que tenía razón.

En 2026, el tren no existía más que como herida y posibilidad. Las protestas llevaban tres años. Habían ganado visibilidad, pero también habían empezado a mostrar síntomas de agotamiento: consignas repetidas, entrevistas circulares, apoyos que no se traducían en cambios reales.

-Nos estaban convirtiendo en paisaje -recordó Lucía-. Algo que sale en las noticias cada cierto tiempo, pero que no modifica decisiones.

Fue entonces cuando alguien propuso algo impopular: dejar de hablar un tiempo para *pensar*.

-Eso fue casi un sacrilegio -dijo Zulema-. La gente sentía que callar era rendirse.

-No era callar -respondió Elías-. Era reorganizar el lenguaje.

El tren avanzaba con una suavidad que parecía acompañar el recuerdo.

-¿Cómo contactasteis con ellos? -preguntó Jimena.

-Con Jesús fue casi accidental -respondió Lucía-. Vino a una charla, tomó notas, no habló en público. Luego nos escribió un correo de veinte páginas.

Jesús Amilibia, politólogo especializado en políticas territoriales, había detectado algo que nadie estaba formulando con claridad: el conflicto no era solo técnico ni solo emocional. Era estructural.

-Nos dijo: “No os están ignorando porque no tengáis razón. Os están ignorando porque vuestro problema no cabe en sus categorías” -recordó Elías.

A las pocas semanas apareció Isaías Pérez, ingeniero de caminos. No por invitación, sino por hartazgo. Había trabajado en proyectos de alta velocidad y sabía leer los silencios administrativos.

-Fue brutalmente honesto -dijo el padre de Elías-. Nos dijo que si seguíamos hablando de nostalgia, perderíamos.

Elena Lumbreras llegó después, casi como un error de cálculo. Alguien pensó que necesitaban a alguien de comunicación. Nadie esperaba que la profesora de marketing les desmontara el discurso entero.

-Nos preguntó: “¿Sabéis a quién le estáis hablando?” -recordó Jimena-. Y nadie supo responder.

En Camporrobles, el tren se detuvo. Subieron dos mujeres con carpetas grandes, como si el tiempo se hubiera plegado sobre sí mismo.

-Aquí fue donde se hizo la primera reunión larga -dijo Zulema-. Seis horas. Sin pancartas.

El primer año fue casi íntegro de diagnóstico. No de propuestas, sino de comprensión profunda. Jesús insistía en algo que dolía: “Mientras sigáis presentando esto como una injusticia, os tratarán como a una excepción. Tenéis que convertirlo en un problema de diseño del país”.

Isaías trazó mapas que nadie había visto así: no de velocidad, sino de *dependencia*. Mostraba cómo el cierre de la línea no solo había afectado a los pueblos, sino a la resiliencia del sistema completo.

-Nos enseñó que el tren no era solo para nosotros -dijo Elías-. Era para cuando fallara lo demás.

Elena, por su parte, desmontó el relato épico.

-Dijo que estábamos hablando como si quisiéramos convencer a un jurado moral -recordó Jimena-. Y que lo que necesitábamos era convencer a un *gestor de riesgos*.

Ese año se redactaron más borradores que comunicados. Se cancelaron más ruedas de prensa que las que se dieron.

-La gente se enfadó -dijo Zulema-. Decían que nos habíamos aburguesado.

-Nos habíamos vuelto estratégicos -respondió Lucía.

El tren avanzaba hacia Las Cuevas, y el paisaje empezaba a mostrar una mezcla más clara de mundos: ni plenamente interior, ni todavía mediterráneo.

-Este tramo siempre fue híbrido -dijo el padre de Elías-. Como ese año.

En 2027, el estudio ya tenía estructura. No era un manifiesto. Era un **manual de intervención cívica**.

Tenía tres partes:

1. Diagnóstico sistémico.
2. Estrategias de presión distribuidas.
3. Pautas de acción ciudadana no agotables.

-Eso fue clave -dijo Jimena-. No agotables.

Jesús insistió en algo que parecía menor, pero no lo era: cambiar el calendario de protesta.

-Nos dijo que los martes eran simbólicamente potentes, pero estratégicamente previsibles -recordó Elías-. Que el sistema se había acostumbrado.

No los abandonaron. Los *descentraron*.

Aparecieron los miércoles técnicos, los jueves pedagógicos, los domingos comarcales.

-Fue un caos al principio -dijo Zulema-. Pero también una liberación.

Isaías diseñó lo que llamó *mapas de consecuencias*: documentos que mostraban qué pasaba cuando la línea no existía, no en términos emocionales, sino operativos.

-Costes ocultos -dijo-. Desviaciones logísticas. Dependencias.

Elena propuso algo que casi rompe el movimiento: dejar de usar siempre la palabra *reapertura*.

-Decía que sonaba a pasado -recordó Jimena-. Empezamos a decir *reincorporación*.

Ese cambio de lenguaje costó. Hubo tensiones. Gente que se fue.

-Ahí aprendimos que no todo el mundo quiere ganar del mismo modo -dijo Lucía.

Utiel aún no aparecía, pero ya se intuía.

—2028 fue el año más peligroso -dijo Elías-. Porque empezaron a salir bien algunas cosas.

El estudio ya circulaba. No como documento viral, sino como herramienta de trabajo.

Lo usaban asociaciones, concejales, profesores, técnicos.

-Eso daba vértigo -dijo Zulema-. Porque ya no nos pertenecía.

Jesús se retiró parcialmente.

-Dijo que si se quedaba, se convertiría en una figura de autoridad -recordó Jimena-. Y eso era lo contrario de lo que había que construir.

Isaías empezó a ser llamado a reuniones oficiales.

-Y tuvo que aprender a decir no -añadió Elías-. A no legitimar procesos falsos.

Elena fue la más atacada.

-Le dijeron que estaba profesionalizando la lucha -dijo Lucía-. Como si eso fuera un insulto.

El tren entraba ya en el área de Utiel. Nadie hablaba. Todos escuchaban.

-Ese año entendimos algo difícil -dijo el padre de Elías-. Que no todo avance se nota.

Jimena apagó la grabadora.

-Este capítulo -dijo- va a ser el más complicado.

-Porque no tiene héroes claros -respondió Elías.

-Tiene método -añadió Zulema.

Y el tren siguió.

Cuando el *Estudio de concienciación y pautas de acción para la reapertura del tren convencional Madrid–Cuenca–Valencia* empezó a tomar forma definitiva, hubo una sensación general de incomodidad. No porque fuera erróneo, sino porque era demasiado preciso.

-Nos obligaba a dejar de pensar en términos de buenos y malos -dijo Lucía-. Y eso siempre fastidia.

Jesús Amilibia fue el primero en ponerlo por escrito, con una crudeza que desconcertó a muchos:

“El cierre de la línea no fue una anomalía. Fue el resultado lógico de un modelo de planificación que premia la concentración, penaliza la continuidad y convierte la baja densidad en irrelevancia política.”

Aquella frase circuló como una bofetada.

-Habíamos pasado años diciendo que era injusto -recordó Elías-. Y de repente nos decían que era coherente. Eso dolía más.

Isaías lo explicó con mapas, gráficos y ejemplos técnicos que desmontaban los mitos habituales.

-No era que el tren fuera caro -decía-. Era que nadie sabía medir lo que costaba no tenerlo.

El Estudio introdujo por primera vez en el debate público local conceptos como *costes sistémicos*, *dependencia modal* y *vulnerabilidad territorial inducida*.

-Nos convertimos en un problema incómodo -dijo Zulema-. Ya no éramos solo víctimas.

Una de las secciones más duras del Estudio era la que se titulaba: *Efectos no declarados del cierre*.

Allí se recogían datos que nadie había querido juntar antes:

- Incremento del gasto familiar en movilidad.
- Desplazamientos obligados.
- Pérdida de acceso a servicios no locales.
- Aislamiento intergeneracional.
- Dependencia absoluta del coche.
- Abandono de proyectos educativos.

-No eran anécdotas -dijo Jimena-. Eran patrones.

Y lo más inquietante: esos efectos no eran colaterales. Eran estructurales.

-El sistema estaba diseñado para que eso ocurriera -añadió Elías-. Y funcionó.

El Estudio mostraba cómo la desaparición del tren había reorganizado la vida entera de las comarcas afectadas en la provincia de Cuenca sin que nadie lo votara.

-Eso fue clave -dijo Lucía-. No era nostalgia: era democracia material.

Elena Lumbreras fue la responsable de una de las partes más polémicas.

-Nos dijo que el sentimentalismo era un lujo -recordó Zulema-. Y que los lujos los pagan los que pueden perder.

Redactó un capítulo entero sobre *Narrativas ineficientes*.

Allí se analizaban consignas, entrevistas, carteles.

-Demostró que estábamos hablando como si quisiéramos ser queridos -dijo Jimena-. Y no como si quisiéramos ser necesarios.

Eso produjo una ruptura.

-Hubo gente que se fue -recordó Elías-. Dijeron que nos habíamos vendido.

-No -corrigió Lucía-. Nos habíamos vuelto inteligibles.

El tren había reducido la velocidad. No era una parada técnica; era una de esas demoras suaves que nadie explicaba y que todos entendían como parte del paisaje. A Lucía le gustaba ese momento, el instante en que el convoy parecía dudar, como si también él estuviera cansado.

-Aquí fue donde empezó a deshacerse todo -dijo.

No señaló nada. Ni una estación, ni un cerro, ni una casa aislada. Señaló el aire.

Zulema cerró los ojos. Recordaba ese tramo como se recuerdan los sueños largos, sin imágenes claras, pero con una sensación precisa de peso.

-No se deshizo -corrigió-. Se volvió más pequeño.

Jimena dejó la grabadora sobre la mesa plegable. No estaba grabando; hacía rato que había aprendido que algunas cosas no necesitaban constancia sonora para permanecer.

Elías miraba por la ventanilla, donde los montes parecían más ásperos, menos complacientes.

-2027 fue eso -dijo-. No una caída. Un estrechamiento.

Nadie se rio.

El primer abandono no fue escandaloso. No hubo gritos, ni cartas abiertas, ni acusaciones públicas. Fue un correo largo, educado, lleno de frases que empezaban por “necesito” y “no puedo”.

-Eso es lo que más duele -había dicho Lucía-. Cuando no hay nadie a quien odiar.

Era una de las personas que nunca salía en las fotos. No hablaba en asambleas, no redactaba comunicados, no tenía cuentas visibles. Pero estaba siempre. Siempre. Y un día, no.

El Estudio hablaba de eso. Elena lo había formulado sin adornos: *el agotamiento no es una debilidad, es un fallo de diseño*. Pero leerlo no lo hacía menos real.

-Cuando se fue, entendimos algo terrible -dijo Jimena-: que nadie es imprescindible.

-Y que eso no te consuela -añadió Zulema.

Luego llegaron los apoyos que se retiraban sin ruido.

Un ayuntamiento que dejó de responder correos. Una diputación que empezó a aplazar reuniones. Una consejería que sonreía igual, pero ya no comprometía fechas.

-No fue ideológico -había dicho Isaías-. Fue táctico.

Les ofrecieron cosas. No trenes, no justicia. Cosas.

-No eran sobornos -dijo Elías-. Eran invitaciones a no molestar.

Jesús lo llamó *la pedagogía del silencio institucional*. No prohibían. No negaban. No atacaban. Simplemente dejaban de estar.

-Eso cansa más que una guerra -dijo Zulema-. Porque no sabes cuándo ha empezado.

Las fracturas internas llegaron después, cuando ya estaban cansados.

Una parte del grupo quería escalar. Intensificar. Forzar. Otra quería sostener. Esperar. Consolidar.

-Ambas tenían razón -dijo Lucía-. Y eso fue lo peor.

Se dijeron cosas que no se podían desdecir. No gritos, sino diagnósticos. No insultos, sino frases técnicas que dolían más.

-Nos volvimos expertos en describirnos -dijo Jimena-. Y malos en cuidarnos.

El Estudio proponía estructuras rotatorias, células, cuidado afectivo. Pero la teoría no siempre llega a tiempo.

-Ese año nadie dormía bien -dijo Elías.

2027 no tuvo un día concreto. No hubo una fecha que pudiera subrayarse. Fue una suma.

Retrasos. Silencios. Reuniones que no llevaban a nada. Mensajes sin respuesta. Llamadas que no devolvían.

-Aprendimos que el poder también se ejerce no contestando -dijo Zulema.

El padre de Elías, tras escuchar en silencio, intervino con firmeza.

-Yo creía que el poder era hacer cosas.

-Lo es -respondió Lucía-. Pero también es no hacerlas cuando sabes que alguien las necesita.

La primera victoria no fue celebrada.

No salió en prensa. No tuvo foto. No hubo aplausos.

Fue un informe interno. Un documento técnico, gris, aburrido. Reconocía, en una nota a pie de página, que el cierre de la línea había generado más costes sociales de los previstos.

-No lo firmaba nadie importante -dijo Elías-. Pero existía.

Lo habían conseguido por una vía improbable: una funcionaria había leído uno de los resúmenes pedagógicos de Elena. Lo había entendido. Y había hecho una anotación.

-Eso nos convirtió en algo distinto -dijo Lucía-. Dejamos de ser una protesta.

-Pasamos a ser una fuente -añadió Jesús.

No lo contaron.

-Si lo hacíamos público, lo neutralizaban -dijo Zulema.

Fue la primera vez que eligieron entre transparencia y eficacia.

-No fue bonito -dijo Jimena-. Pero fue adulto.

Fue también el año en que entendieron que su lucha no estaba sola.

El tren, la línea, la movilidad, eran solo una parte. El territorio estaba siendo redefinido sin ellos. Macrogranjas autorizadas sin consulta. Macrovertederos aprobados con informes incompletos. Proyectos que prometían desarrollo y dejaban residuos.

-Nos dimos cuenta de que no era solo el tren -dijo Lucía-. Era el modelo.

Elías apretó los dientes.

-El agua -dijo con el ceño fruncido-. El aire. La tierra.

Montes públicos convertidos en oportunidades privadas. Parques de ecoturismo de alto impacto en zonas frágiles. Aventuras empaquetadas para visitantes de fin de semana.

-Los montes no son un decorado -dijo Isaías-. Son sistemas.

Jesús lo formuló peor, pero más claro:

-Los están convirtiendo en mercancía.

Cuando apareció el proyecto de *Toro Verde*, nadie se sorprendió. Lo que les inquietó fue la naturalidad.

-Empleo -decían-. Turismo.

Lucía había leído el informe entero.

-Hablan de puestos estacionales -comentó-. De contratos que dependen del tiempo, del clima, de la moda.

Elena hizo números.

-No fija población. No crea tejido. Consume paisaje.

Zulema miraba fotos del monte.

-Estos sitios no son terrenos vacíos -concretó-. Son equilibrios.

El padre de Elías, que había vivido incendios, sequías, inviernos extremos, fue el más directo.

-Aquí cualquier chispa es una pregunta -detalló-. Y nadie está preguntando nada. Es preocupante que el gobierno de Castilla-La Mancha haya autorizado macrogranjas y macrovertederos que contaminan el agua, el aire y el suelo, incumpliendo las leyes y sin considerar la opinión de la ciudadanía, e incluso actuando en contra de los intereses de los pueblos. Además, resulta inquietante la transformación de montes públicos en bienes

destinados al beneficio y disfrute privado, como lo demuestra el proyecto de parque de ecoturismo y aventuras impulsado por la Junta, la Diputación y el Ayuntamiento de Cuenca.

Con toda clase de detalles Jesús Amilibia apostilló en el apartado correspondiente del Estudio que el ayuntamiento de Cuenca gastó 215.000 euros en la disolución de los consorcios de repoblación gratuita de 1.100 hectáreas de montes públicos de alto valor ecosistémico y dispone el arriendo (a 14.000€ al mes) como monte maderable con opción a compra, para construir el gran parque de aventuras. Según el borrador del proyecto el parque ocupará 450 hectáreas con 7 tirolinas de 2,4 Km que impactarán sobre 61 hectáreas de masa arbóreas en el Monte de Utilidad Pública. En el parque se construirá una urbanización de lujo, de cabañas con piscinas privadas y habitaciones de 80 a 105 metros cuadrados en 3,7 hectáreas de terrenos públicos, y contará con 26 hectáreas para aparcamientos de vehículos privados.

Según las alegaciones de la asociación Ecologistas en Acción de Cuenca, el proyecto de singular interés pasaría a ocupar una extensión tremenda y, careciendo de un estudio de flora serio, se implanta en zonas ocupadas por formaciones vegetales protegidas (sabinas negros, encinares, comunidades rupícolas basófilas, pastizales terofíticos etc.), poniendo en riesgo hábitats que afectan a la Red Natura 2000. Sin embargo, se postula como “respetuoso con el medio ambiente”, cuando su coste en deforestación será muy alto y su futuro depende de la llegada de un millón de visitantes anuales que contaminarán el ecosistema.

-El borrador -según aclaró Jesús- apunta como clave del éxito del “santuario de emociones para amantes de la naturaleza”, a que el gobierno de Castilla-La Mancha está dispuesto a financiar con 25 millones de euros el parque y el hotel de lujo de las empresas de Puerto Rico (ToroVerde Parks SL) y Costa Rica (Nayara). Por su parte, la Diputación gastará partidas del presupuesto para arreglar carreteras y caminos que permitan acceder al parque y al hotel del monte público con opción a que sea privatizado.

Con cara de rabia y puños cerrados, Lucía no pudo contenerse y soltó:

-A la vista del espléndido apoyo del gobierno de Page a empresas internacionales, las personas que residen en la Serranía Alta de Cuenca se pueden preguntar ¿por qué la Junta y la Diputación no finalizan las obras de la Residencia de Mayores de Beteta con

capacidad para 50 plazas, que generaría 40 puestos de trabajo, edificada en más de un 70% y en la que ya han invertido 6,8 millones de euros?

-Indudablemente -prosiguió Elías- resulta muy injusto que un gobierno, el de Emiliano García-Page, que se jacta como Estado social y democrático dirija sus políticas a favorecer inversiones extranjeras en turismo de lujo mientras limita los recursos para completar la Residencia de mayores de Beteta, dejando de lado a la población de la comarca más despoblada y envejecida de la región.

-Si la Junta y la Diputación no finalizan dicha residencia, esto permite pensar en voz alta que la política del gobierno de Castilla-La Mancha contribuye a que el mercado se beneficie del bienestar de los pueblos -remató Zulema.

A partir de estas explicaciones, quienes estaban reunidos comprendieron algo más profundo: dejaron de ser solo un conjunto de personas y se convirtieron en un actor colectivo. Esto les trajo consigo nuevas responsabilidades, mayor complejidad y la aparición de incertidumbres inéditas.

-Antes solo pedíamos -dijo Jimena-. Ahora teníamos que proponer.

-Y eso te convierte en sospechoso -añadió Lucía.

Había que hablar de modelos de desarrollo. De límites. De largo plazo.

-No basta con decir no -dijo Jesús-. Hay que saber decir sí a otra cosa.

Isaías desplegó mapas.

-Bajo impacto. Gestión sostenible. Movilidad real.

Elena reformuló narrativas.

-No vamos contra nada -dijo-. Estamos a favor de un territorio que no se queme para dar titulares.

El tren volvió a acelerar.

Nadie lo anunció. Simplemente ocurrió.

-Eso es lo que empezamos a hacer -dijo Zulema-. No avanzar rápido, sino avanzar sin romper.

Lucía sonrió, cansada.

-No es épico.

-Es real -respondió Jimena.

Elías apoyó la frente en el cristal.

-Y es suficiente.

El padre de Elías miró los montes.

-Mientras queden.

Capítulo 6

El giro europeo

El tren no solo había sido una máquina de hierro y ruedas; para los pueblos que vivían entre Aranjuez y Valencia a través de Cuenca, era el latido de su historia, de sus ansias de futuro, de su dignidad. Cuando en el verano de 2025 llegó la noticia del recurso interpuesto ante el **Tribunal Europeo de Derechos Humanos** (TEDH), algo profundo y silencioso se agitó en la conciencia colectiva de aquellas comarcas. Los ayuntamientos de Huete, Carboneras de Guadazaón, Villora y Camporrobles, representando no solo intereses administrativos sino el clamor de cientos de pequeñas voces anónimas, habían dado un paso que muchos consideraron definitivo: llevar la lucha por el ferrocarril al corazón mismo de Europa.

El primer día de agosto de 2025, en el despacho de la joven abogada Elena Salcedo en Cuenca, la luz del mediodía iluminaba montones de documentos, notas y fichas. Había trabajado durante semanas en la redacción definitiva del recurso contra el cierre de la línea ferroviaria convencional Madrid–Cuenca–Valencia. No era un recurso cualquiera: exigía al TEDH que examinara el caso bajo la lupa de la Convención Europea de Derechos Humanos, denunciando que el cierre -decidido por el Gobierno de España- vulneraba derechos fundamentales.

Los municipios demandantes alegaban que la clausura de la línea -realizada por un procedimiento que definieron como “más que dudoso”- había privado a los ciudadanos de un servicio esencial, violando el derecho a la **igualdad de oportunidades**, a la **movilidad**, a la **vida familiar y social**, y a la **no discriminación territorial** en el acceso a infraestructuras públicas.

Para Elena y sus colegas, cada artículo del Convenio era una pieza de un mosaico que retrataba la injusticia del cierre: el **Artículo 14**, que prohíbe la discriminación; el **Artículo 8**, relativo al respeto de la vida privada y familiar; y el **Artículo 1 del Protocolo Adicional 1**, que protege el derecho a la propiedad -en este caso, interpretado como garantía de acceso a bienes y servicios públicos-. Aunque la jurisprudencia del TEDH no trataba explícitamente sobre servicios ferroviarios, **la dimensión humana y social del acceso a la movilidad era un terreno jurídicamente fértil**.

En Huete, la expectación era nerviosa. El alcalde, Francisco Javier Doménech, había convocado una reunión multitudinaria en el salón de actos del ayuntamiento para anunciar que la demanda ya estaba formalmente presentada. Había aplausos, lágrimas, y algo que parecía mezcla de alivio y temor: ponían en manos de un tribunal extranjero el destino de su línea de tren.

-No luchamos solo por las vías -dijo Doménech-, luchamos por que se reconozca que un pueblo sin tren es un pueblo sin futuro.

Desde Camporrobles, el alcalde Faustino Pozuelo añadió:

-Esto no es una cuestión meramente de transporte; es una cuestión de justicia territorial, de igualdad de oportunidades, de respeto por nuestros derechos fundamentales.

Y con esas palabras resonando, la demanda partió hacia Estrasburgo, iniciando un largo y tortuoso camino jurídico.

Los meses siguientes fueron de incertidumbre. Por las calles de Villora, los cafés y bares se convirtieron en improvisados centros de debate sobre qué significaría que un tribunal europeo aceptara la demanda. Muchos se preguntaban si el TEDH siquiera admitiría a trámite un asunto de ese tipo; otros decían que ya era una victoria haber llegado tan lejos.

Llegó septiembre, y con él la primera carta del tribunal: la demanda había sido **admitida a trámite**, y España debía presentar sus argumentos de defensa. Fue un momento de euforia contenida. El pueblo organizó una caminata simbólica desde la estación cerrada hasta el ayuntamiento, ondeando banderas pequeñas con trenes dibujados en rojo y negro, y el lema **“No sin nuestro tren”**.

Mientras tanto, los abogados -tanto de los ayuntamientos como del Estado español- intercambiaban escritos. El Gobierno defendió que la decisión de cerrar la línea se ajustaba a su competencia soberana en materia de planificación del transporte, y que

existían otros medios alternativos de movilidad. Pero la contrademanda de los municipios subrayó que esas “alternativas” eran insuficientes para satisfacer necesidades vitales, especialmente para personas mayores, estudiantes, trabajadores y quienes no tenían acceso regular a automóvil.

En diciembre de 2025, el TEDH decidió **solicitar información adicional**, requiriendo argumentos complementarios a ambas partes. Fue una noticia que reanimó a los pueblos: significaba que el tribunal había encontrado suficientes elementos de admisión para seguir examinando el caso. La maquinaria judicial avanzaba con una lentitud solemne, mientras los habitantes de las comarcas seguían resignando silencios llenos de esperanza.

Aunque la demanda corría en Estrasburgo, la batalla también se libraba en otros foros. A finales de 2025, en el Parlamento Europeo, varias interpelaciones pusieron en cuestión la clausura de la línea, concluyendo que la decisión española -en un momento en que la UE promovía activamente el ferrocarril como instrumento de cohesión y sostenibilidad- contradecía las políticas comunitarias de movilidad y lucha contra la despoblación rural.

La prensa europea empezó a atender el caso. Artículos en diarios de Francia y Alemania recogían testimonios de alcaldes y ciudadanos que veían en la línea ferroviaria no solo un medio de transporte, sino un símbolo de la justicia territorial en Europa. Fue entonces cuando la demanda tomó una dimensión que ninguno en Huete sospechaba al principio: dejó de ser un caso local para convertirse en un **símbolo de la lucha por las “infraestructuras como derechos humanos”**.

Durante enero de 2026, la abogada Elena recibió una notificación inesperada: el TEDH había programado una vista oral en Estrasburgo para julio de 2026, donde los representantes de los ayuntamientos y los abogados del Estado español tendrían la oportunidad de exponer en persona sus argumentos ante los jueces europeos.

Fue un mes de intenso trabajo. Elena y su equipo elaboraron exposiciones que humanizaban el caso: trajeron estadísticas de despoblación, testimonios escritos de familias que habían tenido que mudarse por la falta de trenes, y estudios sobre cómo la ausencia de servicios ferroviarios aumentaba la desigualdad entre zonas urbanas y rurales. Argumentaron que la línea no era un lujo, sino un servicio esencial que afectaba directamente al ejercicio de los derechos protegidos por la Convención -al derecho al trabajo, a la educación, a la salud y a la participación plena en la vida social-.

A mediados de julio, el grupo partió hacia Estrasburgo. Fueron días agotadores de comparecencias, réplicas, contrarréplicas, y la intensa sensación de que cada palabra pronunciada podría ser decisiva. Las cámaras de televisión y los periodistas europeos documentaron lo que ellos llamaron “un caso sin precedentes”. Las poblaciones de Cuenca y Valencia se reunieron frente al palacio del tribunal para enviar mensajes de ánimo, ondeando pancartas, entonando cánticos que hablaban de raíles que vuelven a latir.

Febrero de 2027 amaneció con una calma extraña en Huete. El tribunal había convocado a las partes y, finalmente, publicado su **sentencia**. La noticia corrió como un río desbordado: una decisión **favorable a los demandantes**. El TEDH declaró que el cierre de la línea ferroviaria **había vulnerado derechos garantizados por la Convención Europea de Derechos Humanos**, en particular la prohibición de discriminación territorial, el derecho a la vida familiar y social, y la obligación de los Estados de garantizar condiciones que permitan el acceso a servicios esenciales.

La sentencia fue contundente: el Estado español debía **revocar la medida que clausuró la línea y adoptar todas las medidas necesarias para su reapertura y funcionamiento**, con plazos concretos y mecanismos de supervisión. Para los juristas que habían seguido el caso, fue una decisión histórica: el TEDH reconocía, por primera vez de manera explícita, que un servicio público de transporte forma parte del entramado de derechos que los Estados deben proteger con celo.

La plaza de Huete vibró con una celebración que duró días. Bajo las antiguas farolas, vecinos, alcaldes, abogados y activistas se abrazaron, lloraron y cantaron. El tren volvería -no era una promesa abstracta, sino una orden judicial de cumplimiento obligatorio. El sentido de pertenencia que durante tanto tiempo había sido herido, se recompuso lentamente.

Los festejos acogieron el murmullo persistente de una comunidad que ha aprendido que la justicia no siempre se encuentra en lo inmediato, pero puede llegar **más allá de fronteras**, cuando las palabras adecuadas se colocan en el lugar correcto ante los ojos de quienes tienen el poder de escuchar.

Y mientras el sol de febrero renacía sobre las vías oxidadas, una multitud se reunió en el andén. Ya no como despedida, sino como promesa: el tren volvería a unir las tierras que una vez pensaron que el olvido era inevitable.

El ascensor del Ministerio de Fomento subía con un zumbido suave y constante, como si se burlara de la ansiedad que llevaba dentro. Elena Salcedo observaba los números cambiar: 4, 5, 6, 7... Cada planta representaba una capa más de aquel edificio que era, al mismo tiempo, una fortaleza y un laberinto.

-Recuerde -le dijo el secretario de Estado mientras ajustaba su corbata-, la sentencia del TEDH no es una sugerencia. Es una obligación.

Elena asintió, aunque sabía que en aquel edificio las obligaciones podían diluirse como tinta en agua.

En la sala de reuniones, amplia y pulcra, les esperaba un equipo de técnicos, asesores jurídicos y representantes de ADIF. Nadie sonreía. No había hostilidad, pero sí una incomodidad palpable, como si la reapertura de una línea cerrada fuera un recordatorio incómodo de errores pasados.

-Vamos a ser claros -dijo el director general de Infraestructuras, un hombre de voz grave-. La sentencia nos obliga a reabrir la línea, pero no nos dice *cómo*. Y eso es lo que debemos discutir hoy.

El alcalde de Camporrobles, Faustino Pozuelo, apoyó ambas manos sobre la mesa.

-Nos lo dice implícitamente: restaurando el servicio en condiciones de seguridad y continuidad. No estamos aquí para un simulacro.

-Eso cuesta dinero -replicó una técnica de presupuestos-. Mucho dinero.

-La injusticia también cuesta -respondió Elena-. Y esa ya la hemos pagado durante años.

Se hizo un silencio espeso.

Un ingeniero de ADIF, de barba canosa y gafas gruesas, tomó la palabra.

-El problema no es solo reabrir. Es que las vías están degradadas, hay tramos con balasto inutilizable, señalización obsoleta, estaciones vandalizadas... No es encender un interruptor.

-Pues empiecen hoy -dijo Faustino-. Hoy mismo.

Ese fue el inicio de una cadena interminable de reuniones, informes, memorandos, comisiones mixtas, subcomisiones técnicas, y grupos de trabajo que parecían reproducirse como células.

En mayo de 2027, la ejecución formal de la sentencia llegó al Tribunal Supremo. La Sala Tercera convocó a las partes.

-Este tribunal -dijo la magistrada presidenta- reconoce el carácter vinculante de la sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos. No es una opción política. Es una obligación jurídica.

El abogado del Estado carraspeó.

-Solicitamos un calendario flexible.

-Lo que solicita usted -replicó ella- es tiempo.

-Tiempo para hacerlo bien.

-El tiempo -dijo la magistrada- ya lo tuvieron.

A la salida, Elena y los alcaldes se abrazaron. No había euforia, sino una sensación de avance lento, pesado, pero firme.

En paralelo, la Audiencia Nacional recibió los primeros recursos de empresas privadas interesadas en los contratos de rehabilitación. El proceso se judicializó parcialmente, como siempre ocurría cuando el dinero y las obras públicas se encontraban.

-Nos están retrasando -gruñó el alcalde de Huete en una reunión por videoconferencia.

-No -corrigió Elena-. Nos están probando. Es diferente.

Durante el otoño de 2027, comenzaron las inspecciones de campo. Ingenieros, topógrafos y técnicos recorrieron la línea, estación por estación, túnel por túnel. En Carboneras, un joven ingeniero se quedó mirando los andenes cubiertos de grafitis.

-Mi abuelo venía en este tren para trabajar -dijo en voz baja.

-Entonces ayúdenos a que vuelva -respondió una vecina-. No como recuerdo. Como presente.

En diciembre, Fomento presentó el primer **Plan Oficial de Reapertura Progresiva**. Cuando Elena lo leyó, sintió algo cercano al vértigo.

-Aquí está -dijo, reuniendo a los alcaldes-. No es perfecto, pero es real.

-¿Fechas? -preguntó Faustino.

-Hablan de 2029.

Hubo un murmullo general.

-Demasiado tarde -dijo alguien.

-No -respondió Elena-. Es la primera vez que no dicen “nunca”.

El invierno de 2028 fue duro, pero distinto. Ya no era la espera de lo imposible, sino la impaciencia de lo que estaba ocurriendo.

Las obras comenzaron oficialmente en marzo. El primer día, en Villora, los vecinos se reunieron para ver cómo las máquinas retiraban la maleza de los raíles.

-Parece mentira -dijo una mujer mayor-. Yo creía que me moriría sin volver a oírlo.

-No diga eso -respondió su nieto-. Va a ser la primera en subirse.

En Madrid, el Ministerio de Fomento había habilitado una oficina exclusiva para el seguimiento del caso: *Unidad de Ejecución TEDH – Línea 310*.

-Nunca había visto algo así -comentó un joven funcionario.

-Nunca habíamos perdido algo así -respondió su superior.

Cada mes se celebraban reuniones tripartitas: Ministerio, ADIF y representantes municipales. Las discusiones eran intensas.

-Este tramo no puede quedar así -decía Elena señalando un plano-. El tribunal fue claro: servicio digno.

-No podemos convertirlo en alta velocidad -protestaba un técnico.

-Nadie ha pedido lujo -respondía Faustino-. Hemos pedido respeto.

En septiembre de 2028, la Audiencia Nacional resolvió los últimos recursos contractuales. Vía libre.

El Tribunal Supremo emitió un auto de seguimiento:

“Este tribunal recuerda al Estado su deber de cumplimiento íntegro, material y efectivo de la sentencia del TEDH, no bastando actuaciones simbólicas o parciales.”

La frase fue celebrada en los pueblos como un gol en una final.

En febrero de 2029, los primeros trenes de prueba recorrieron el trayecto. Lentamente. Como si reconocieran el terreno.

El 12 de marzo, Elena viajó en uno de ellos. Iba sola en el vagón, mirando por la ventana.

Lloró.

No de alegría, sino de agotamiento.

Una semana después, en una reunión final en Fomento, se fijó la fecha oficial.

-19 de abril de 2029 -anunció el ministro-. Reapertura pública.

Nadie habló durante unos segundos.

-¿Es definitivo? -preguntó Faustino.

-Definitivo.

La noticia se propagó como un incendio de felicidad.

Y llegó el día.

Las estaciones estaban engalanadas. Pancartas, flores, música. En Huete, una banda municipal tocó pasodobles. En Carboneras, los niños pintaron trenes de colores en homenaje a “el salvador”. El tren fue entrando en las estaciones del recorrido, no como una máquina, sino como una restitución.

Abrió Elías Garrido su diario personal, que casualmente se detuvo en las páginas que había denominado “*Los pasillos del poder (marzo 2027-febro 2028)*”. Detuvo la vista en el día 3 de marzo de 2027, cuya cita textual decía:

“Hoy he pisado por primera vez el Ministerio de Fomento.

No debería haberme impresionado tanto, pero lo hizo.

No por su tamaño, sino por su forma de hablar.

Todo allí se dice en pasiva: “se estudiará”, “se analizará”, “se valorará”, “se contemplará”.

Nadie dice “haremos”.

Y sin embargo, el tren tiene que volver.”

Elías había llegado como acompañante “técnico” de Elena Salcedo, pero en realidad nadie sabía muy bien qué hacía allí: estudiante de sociología, activista accidental, hijo de ferroviario prejubilado.

-Tú observa -le había dicho Elena-. Escribe. Esto también es parte de la historia.

Y Elías observaba.

Observaba cómo los pasillos parecían diseñados para que nadie se detuviera a pensar. Cómo los ascensores nunca esperaban. Cómo los despachos eran tan iguales que parecía que el poder no necesitaba identidad.

En la sala de reuniones estaban:

— Tres directores generales

— Dos abogados del Estado

— Un jefe de planificación de ADIF

— Cuatro técnicos de infraestructuras

— Elena

— Lucía Balboa

— Leandro Cañizares

— Jimena con su cámara

— Él, con su libreta

Lucía fue la primera en hablar.

No levantó la voz. No hizo gestos.

Simplemente dijo:

-No hemos venido a pedirles nada. Hemos venido a recordarles que ya perdieron.

Silencio.

Un técnico carraspeó.

-Señora Balboa, esto no es un juicio.

-Para ustedes -respondió ella-. Para nosotros sí.

El jefe de planificación desplegó un plano.

-Vean: la reapertura no es técnicamente imposible, pero...

Lucía lo interrumpió:

-“Pero” es la palabra favorita de este país.

Leandro se inclinó sobre el mapa.

-Aquí hay un error -dijo-. Este tramo no es de 1,2 kilómetros. Son 860 metros. Y aquí hay un túnel que ustedes no han marcado.

El técnico parpadeó.

-¿Cómo lo sabe?

— Porque yo lo crucé a pie en el 89 cuando se estropeó el tren.

Jimena lo grababa todo.

Nota de producción 3.3.27:

Plano medio de Leandro señalando el mapa. Corte a plano detalle de su dedo sobre el túnel olvidado. Inserta de Lucía observando. Esto es la España real corrigiendo a la España administrativa.

-Vamos a ser claros —dijo el director general-. La sentencia obliga a reabrir, sí. Pero no establece estándares técnicos.

Lucía sonrió.

-Entonces tendrán que inventarlos.

-Esto costará cientos de millones.

-La injusticia también cuesta -dijo Elena.

Elías lo apuntó:

Frase clave: *la injusticia también cuesta*. No figura en ningún presupuesto, pero lo pagamos igual.

Capítulo 7

Las leyendas nacen cuando la historia no llega

En abril de 2027, ADIF organizó la primera inspección técnica conjunta.

Iban en convoy de todoterrenos. Técnicos con chalecos reflectantes. Ingenieros. Abogados. Y ellos.

Lucía caminaba delante, como si conociera cada metro.

-Aquí -dijo-. Aquí murió un chaval en el 72 porque el paso a nivel no tenía señalización.

Un técnico tomó nota.

-Eso no figura en nuestros archivos.

-No todo está en los archivos -respondió ella.

Zulema apareció apoyada en un bastón.

-Yo iba en ese tren -dijo-. No paró.

Todos se giraron.

-¿Cómo que no paró?

-No paró. Siguió.

Silencio.

-Porque los trenes antes no paraban por todo -añadió-. Paraban por necesidad.

Elías escribió: “Zulema es un archivo ambulante. Y nadie la digitaliza.”

Jimena le hizo una entrevista improvisada.

-¿Por qué sigue viniendo aquí?

Zulema miró las vías.

-Para que no crean que no pasó nadie.

Una vez concluida la redacción en su diario personal, Elías, impulsado por el interés generado durante el viaje inaugural, decidió aprovechar plenamente la experiencia al aproximarse a Camporrobles.

Elías iba de pie junto a una de las ventanas, cuaderno en mano. Jimena había ocupado dos asientos, uno para ella y otro para la cámara. Lucía se había sentado de cara al sentido de la marcha, con la espalda recta, como si estuviera en un acto político. Leandro llevaba desplegado un mapa de 1952. Zulema había pedido el asiento 12.

-¿Por qué ese? -le preguntó Jimena.

Zulema sonrió.

-Porque siempre me han gustado las historias que empiezan ahí.

Elías levantó la cabeza.

-¿Qué historias?

Zulema miró por la ventana.

-¿No te han contado la del Pasajero?

-¿Qué pasajero?

-El del asiento 12.

Lucía giró la cabeza.

-No empieces, Zulema.

-¿Por qué no? Hoy es día de tren.

Y comenzó.

Dicen en Camporrobles que fue un seis de agosto. La festividad del Salvador.

-No de este Salvador -dijo Zulema, sonriendo-. Del otro.

-Aquel día, cuentan, subió un hombre en Utiel. No parecía de allí. Llevaba ropa que nadie reconocía, ni antigua ni moderna, sino como de otro tiempo que no acababa de encajar en ningún siglo. No compró billete. No pidió asiento. Se sentó directamente en el doce. Y miró por la ventana. Todo el trayecto. Sin hablar.

-¿Y el interventor? -preguntó Elías.

-Entonces había más miedo que normas -respondió Zulema-. Y aquel hombre no parecía peligroso. Parecía..., antiguo.

Jimena grababa.

Nota de producción: Zulema en contraluz. Campo moviéndose fuera. Tren vibrando. Voz baja. Historia transmitida oralmente.

-Cuando el tren llegó al punto más alto del trayecto -continuó Zulema-, el hombre levantó la mano. Señaló un campo. Y dijo:

-Aquí el vino será sangre de reyes.

Lucía resopló.

-Eso es una metáfora agrícola.

-Eso es una profecía -corrigió Zulema.

Elías no dijo nada.

-Cuando el tren llegó a la estación siguiente, el asiento estaba vacío.

-¿Se bajó?

-No se bajó.

-¿Saltó?

-No dejó rastro.

-Pero el vagón...

-¿Qué?

-Olía a mosto fresco. Como si alguien hubiera derramado una vendimia entera allí mismo.

Silencio.

-Desde entonces -terminó Zulema-, en este tramo se hacen los mejores vinos de la comarca.

Nadie habló.

Entre Camporrobles y Las Cuevas, el paisaje parecía recién lavado. Viñedos jóvenes. Campos que aún no sabían qué querían ser.

Elías escribió: *“El tren no avanza: recuerda. Cada estación es una pregunta que vuelve”*.

Jimena enfocó el asiento 12.

Vacío.

El sol entraba por la ventana.

-¿Crees en esas cosas? -le preguntó ella.

-Creo en la necesidad de creerlas.

-Eso es una evasión.

-Eso es supervivencia.

Lucía intervino:

-Las leyendas nacen cuando la historia no llega.

-O cuando la historia no quiere quedarse -dijo Leandro.

A través de este debate salió a la luz que el viaje en tren no es solo un desplazamiento físico a través de la geografía; es un tránsito por el imaginario colectivo. Desde que las primeras locomotoras de vapor rasgaron el paisaje con su silbido industrial, el ferrocarril dejó de ser una simple máquina para convertirse en un *generador de mitologías*.

En este asunto, el padre de Elías contaba con una gran autoridad y había leído un considerable número de obras a lo largo de su carrera profesional.

-En la literatura, el tren funciona como un "no-lugar" -dijo rotundamente-, un espacio suspendido entre el origen y el destino. Esta condición de transitoriedad es el caldo de cultivo ideal para la leyenda. Al estar aislados del mundo exterior, los pasajeros se vuelven vulnerables a lo fantástico.

Acudió en defensa de su tesis a Agatha Christie, y la descripción de un tren detenido por la nieve (*Asesinato en el Orient Express*), un microcosmos donde las leyes sociales se tensan y lo imposible parece probable.

La rapidez con la que el paisaje desaparece por la ventanilla crea igualmente una sensación de irrealidad. Las leyendas de "trenes fantasmas" que recorren vías muertas a medianoche son metáforas del pasado que se niega a ser superado por el progreso.

Leandro no objetó nada; simplemente asintió con la cabeza y respondió:

-La historia de los viajes en tren está cimentada sobre rutas que son, en sí mismas, personajes literarios.

- El tren es el único lugar donde personas de mundos opuestos se sientan frente a frente. Ese azar es la semilla de toda narrativa literaria -añadió Lucía.

Desde el paso de la borrasca Filomena en 2021, el tramo Cuenca-Utiel había quedado fuera de servicio, convirtiendo a estaciones como la de Camporrobles en lo que los lugareños llamaron una "Estación Fantasma".

Zulema contó que según la leyenda local, en noches de niebla aún se oye el silbido de la locomotora de vapor que Franco inauguró en 1947.

-Es una forma poética de resistencia: el tren se niega a marcharse del oído de quienes nacieron arrullados por su traqueteo.

Literariamente, el viaje entre Camporrobles y Utiel representa la frontera. Es el punto donde la meseta castellana empieza a "oler" a Levante, pero se queda suspendida en los viaductos y túneles que atraviesan las tierras altas de Requena-Utiel.

La fortaleza de las leyendas en este tramo también proviene de la épica de su construcción. Durante la posguerra, las obras fueron lentas y penosas. Ahí queda **“los túneles del olvido”**: Se dice que la orografía entre estas dos localidades es tan caprichosa que los ingenieros tuvieron que "negociar" con la montaña. En la memoria oral de la zona quedan historias de obreros que, tras las jornadas de trabajo en los túneles, juraban ver luces extrañas o escuchar ruidos de picos cuando la obra estaba desierta, como si el propio progreso despertara ecos antiguos de la tierra.

-Hasta el presente -exhaló Lucía mientras miraba atenta la cámara que puso a grabar Jimena-, donde la "leyenda" es la del **Tren de la Esperanza**. Las manifestaciones mensuales de los vecinos han convertido la estación en un símbolo de la "España Vacía". El tren ya no es solo una máquina, sino el **alma del pueblo**; si el tren muere, el pueblo se siente espectral.

La fortaleza de estas historias reside en que el tren convencional Madrid-Cuenca-Valencia no era un medio de transporte rápido, sino un **viaje de contemplación**. Al ser lento, permitía que el paisaje dictara sus propias historias. Entre los años 2022 y 2029, ese silencio forzoso de las vías alimentó una nueva mitología: la de una línea que, aunque administrativamente "muerta", seguía viva en el deseo y el relato de su gente.

El tren avanzaba por una zona donde la tierra parecía más oscura.

No era una impresión visual. Era una sensación. Como si el suelo, al pasar, estuviera contando algo sin palabras.

Leandro lo notó primero.

-Aquí cambia la composición del suelo.

-¿En qué sentido? -preguntó Elías.

-En todos.

Jimena levantó la cámara.

-Eso no es una respuesta.

-Es la única que vale -dijo él-. Hay tierras que no se pueden explicar.

Zulema iba callada. Desde lo del asiento 12, parecía más atenta a lo que no se decía que a lo que sí.

Lucía observaba por la ventana con los brazos cruzados.

-Aquí fue -dijo de pronto.

-¿Aquí qué? -preguntó Jimena.

-Donde dijo aquello.

-¿Lo de la sangre de reyes?

Lucía asintió.

-¿Sabes lo que significa, verdad? -añadió, mirando a Elías.

-No.

-Que el poder siempre quiere beberse la tierra.

En Utiel, los viñedos no eran decorado. Eran historia. Cada cepa tenía nombre. Cada parcela, un apellido. Cada cosecha, una genealogía. No se veía desde el tren, pero se sentía.

Elías escribió: *“El vino no es una bebida. Es una forma de recordar sin hablar”*.

Zulema rompió el silencio:

-Cuando yo era pequeña, aquí no se hablaba de vino. Se hablaba de hambre.

Lucía la miró.

-Y de miedo.

-Y de herencias -añadió Leandro-. Las verdaderas guerras se hacen con escrituras.

Jimena los enfocaba uno a uno.

-¿Qué quería decir el hombre aquel? -preguntó Elías-. ¿Lo de la sangre de reyes?

Zulema tardó en responder.

-Que el vino no iba a ser lujo. Iba a ser revancha.

Lucía soltó una risa seca.

-Eso es demasiado poético.

-No -respondió Zulema-. Es demasiado político.

Se volvió hacia ellos.

-Durante siglos, esta tierra fue de otros. No de quienes la trabajaban. De quienes la firmaban.

Leandro asintió.

-Las mejores parcelas pertenecían a los apellidos que no pisaban el barro.

En la meseta de Utiel, donde el viento norte acariciaba los campos y las vides se arropaban bajo un cielo cambiante, Elda, una joven viticultora, escuchaba las historias que flotaban en el aire como el aroma de sus uvas Bobal. Sus ojos reflejaban la misma profundidad de color que el vino que producía su familia, un legado que se había transmitido de generación en generación. Sin embargo, Elda anhelaba más que cosechar vino; deseaba entender la esencia de aquellas antiguas leyendas.

Un día, mientras recorría las viejas bodegas subterráneas construidas por sus antepasados, descubrió un diario polvoriento escondido entre barricas de roble. En él, las palabras describían la famosa batalla que había marcado el destino de las tierras de Utiel. Aquella masacre había dejado su huella no solo en el suelo, sino también en las vides que ahora prosperaban en la zona.

A medida que leía, la historia cobró vida en su mente. Héroes y villanos tomaron forma; guerreros que lucharon por su tierra, algunos caídos y otros victoriosos, pero todos unidos por su amor a la patria. Entre ellos, destacó un noble llamado Iñigo, un líder cuyo espíritu había guiado a su gente en tiempos de oscuridad. Su sangre, derramada en la lucha, se había mezclado con la tierra, nutriendo los surcos de las vides y convirtiéndose en parte de su esencia.

El relato hablaba de un pacto, uno forjado en el calor del sacrificio. "Las tierras no olvidarán", decía el diario, "quienes mueren defendiendo su hogar se convierten en la savia de lo que nace". Este descubrimiento encendió una llama en Elda, llevándola a considerar un viaje por los viñedos ancestrales para descubrir el secreto detrás de la célebre "Sangre de Reyes".

Elda, decidida y con una pizca de temor, emprendió su travesía. Al atravesar caminos cubiertos de sarmientos y uvas maduras, se encontró con ancianos del lugar, quienes compartieron sus conocimientos sobre la historia y la tradición vinícola. Cada uno le

contó cómo habían sentido la conexión con sus antepasados al beber el vino de Bobal, describiéndolo como una inyección de coraje y determinación.

Uno de ellos, un viejo llamado Timoteo, se convirtió en su guía. “La uva Bobal es más que una planta”, le explicó, mientras observaban las vides meciéndose suavemente con el viento. “Es un recordatorio de que nunca debemos olvidar la lucha de aquellos que nos precedieron”. Juntos, comenzaron a explorar las bodegas subterráneas y los antiguos viñedos, buscando las raíces de su linaje.

Una noche, mientras una tormenta iluminaba el cielo, Elda y Timoteo se refugiaron en una de las bodegas más antiguas. Allí, entre las sombras, encontraron un altar dedicado a los antiguos reyes íberos. En el centro reposaba una copa, tallada en piedra, que contenía el primer “mosto” extraído tras la batalla. “Este es el primer vino de la Sangre de Reyes”, dijo Timoteo con reverencia. “Se dice que quien lo pruebe puede sentir la valentía de los héroes en su interior”.

Con una mezcla de excitación y respeto, Elda levantó la copa y bebió. Un torrente de energía recorrió su cuerpo, y un eco de risas y gritos de lucha la envolvió. Comprendió que cada sorbo no solo era fruto de la tierra; era el compendio de historias, sacrificios y sueños de un pueblo.

De regreso a su hogar, Elda sintió que llevaba consigo algo más que el conocimiento de su pasado. Había comprendido que su responsabilidad no solo era cultivar uvas, sino también preservar la memoria de aquellos que habían luchado antes que ella. Decidida a compartir su descubrimiento, comenzó a organizar catas de vino donde contaba las historias de los antiguos guerreros, combinando su amor por la viticultura con la enseñanza de su cultura y sus raíces.

Pronto, Utiel se convirtió en un punto de encuentro para amantes del vino y la historia, donde las copas se alzaban no solo para brindar por la cosecha, sino por la memoria de los caídos. “Cada trago”, proclamaba Elda durante las catas, “es un brindis con la eternidad”.

Los años pasaron, pero el legado de Elda perduró. Las nuevas generaciones aprendieron a valorar no solo el vino, sino la historia que encerraba. La Sangre de Reyes seguía fluyendo, uniendo a la comunidad en un círculo eterno de honor y resistencia. La tierra de Utiel, con su suelo empapado de sacrificios, continuaba dando frutos.

Así, la leyenda de la “Sangre de Reyes” floreció, recordando a todos que, al igual que las vides Bobal, los espíritus de los héroes siempre estaban presentes, cultivando la fuerza y el orgullo de un pueblo que nunca olvidaría su historia.

El tren atravesó un viñedo viejo.

Las cepas eran retorcidas, casi humanas.

Jimena acercó el zoom.

-Parecen manos.

-Lo son -dijo Leandro-. Manos que no soltaron.

Elías escribió: *“La tierra no se trabaja. Se negocia. Y a veces, se traiciona”*.

-¿Sabéis por qué dijo “reyes”? -preguntó Lucía.

-Porque los reyes no trabajan la tierra -respondió Jimena.

-Exacto -dijo Lucía-. La beben.

En la radiante mañana del 19 de abril de 2029, el murmullo de la multitud creció en la estación de Utiel. Un grupo diverso de personas se aglomeraba en la plataforma, desde ancianos que recordaban los días dorados del tren hasta jóvenes que nunca habían viajado en uno. Todos compartían una emoción palpable, pues este día marcaba la reapertura del tren convencional Madrid-Cuenca-Valencia, un sueño largamente anhelado por la comunidad.

Entre ellos, estaba Marga, una joven periodista con un cuaderno bajo el brazo y una sonrisa contagiosa. Su pasión por contar historias la había llevado a cubrir la reapertura del tren más que como un simple evento; para ella, era un regreso a la vida misma.

-¿Lo ves allí? -dijo a su compañero de trabajo, Vicente, mientras señalaba el horizonte-. Ese es el tren, "El Salvador", que ha vuelto para unir nuestras historias de nuevo.

Vicente sonrió, aunque una sombra de escepticismo se asomaba en su mirada.

-Espero que esta vez sea diferente. La última vez que anunciaron su regreso, fue solo una promesa vacía.

Marga frunció el ceño, decidido a cambiar la narrativa.

-No, esta vez hay algo más. La gente luchó por esto. Se organizó, marchó, hizo ruido. No se puede ignorar el deseo de una comunidad.

En ese momento, el sonido de un silbato resonó, un eco nostálgico que cortó el aire. Marga sintió cómo su corazón latía con fuerza mientras el tren aparecía en la lejanía,

surcando las vías como un cohete de esperanza. El tren, adornado de banderas y flores, traía consigo no solo pasajeros, sino también miles de sueños.

La multitud estalló en vítores. Algunos abrieron sus paraguas de colores, a pesar de que el cielo estaba despejado, en un gesto simbólico de alegría compartida. Clara levantó su grabadora, capturando la atmósfera vibrante.

-¡Estamos aquí! ¡Utiel siempre ha estado aquí! -gritó una anciana, levantando su bastón al aire como si fuera un trofeo.

-¡Y siempre estaremos! -respondió un hombre que había viajado desde Cuenca.

A las 10:53 horas se detuvo el convoy, puntual y ajustado a la previsión realizada tras llevarse a cabo la modernización ambiciosa (mejora de plataforma, supresión de curvas, señalización avanzada, electrificación completa donde falte), que permitía velocidades comerciales de 160-200 km/h en muchos tramos.

Mientras los pasajeros comenzaban a descender, Marga se acercó a una joven que parecía perdida en su felicidad.

-Hola, soy Marga, ¿te importa si te hago algunas preguntas sobre este momento?

La joven, llamada Virginia, sonrió, sus ojos brillaban con emoción.

-¡Por supuesto! Nunca pensé que volvería a ver este tren. Mi abuela me contaba historias de sus viajes a Valencia, y ahora tengo la oportunidad de vivirlo yo misma.

-¿Qué significa para ti esta reapertura? -preguntó Marga, cada palabra cargada de significado.

-Es como recuperar algo que creías perdido para siempre. No solo es un tren; es la conexión con nuestro pasado y la promesa de nuevas aventuras.

Mientras tanto, entre la multitud, un hombre mayor llamado Sebastián observaba todo con una mezcla de nostalgia y melancolía. Se acercó a Marga y Virginia.

-Hace años, este lugar era un bullicio, lleno de risas y despedidas. Cuando cerraron la línea, se llevó con ella una parte de nosotros.

-Pero ahora vuelve, -respondió Marga- y tenemos la oportunidad de llenarlo de nuevos recuerdos.

Sebastián asintió, su rostro iluminándose con la esperanza renovada.

-No debemos permitir que se apague esta llama. Necesitamos cuidar de nuestro tren, de nuestra historia.

La voz de Marga resonó en el aire fresco de la estación mientras la multitud se preparaba para abordar.

-La historia de este tren es nuestra historia, y hoy es solo el comienzo.

Mientras el tren hacía su llegada, el sonido de tambores y guitarras comenzó a llenar el ambiente. Un grupo de músicos locales empezó a tocar, animando a todos a unirse en una celebración espontánea. Marga cerró su cuaderno, sabiendo que había más que contar que solo hechos; había emociones, luchas y una comunidad unida.

Al final de aquel emotivo recibimiento, cuando el Jefe de Estación dio la orden para partir a su destino final en la capital valenciana, exhaló su último suspiro vigoroso, y quedó una reflexión flotando en el aire.

-Esto no termina aquí -dijo Sebastián mientras observaba nuevamente el tren-. Esto es solo el inicio de una nueva era para Utiel.

Marga sonrió, ya imaginando los titulares que escribiría esa noche. Pero sabía que el verdadero viaje apenas comenzaba, un viaje por el reencuentro, la esperanza y la renovación.

El sonido de una campana rompió el silencio reflexivo, y la multitud comenzó a dispersarse lentamente, llevando consigo no solo recuerdos, sino un renovado sentido de pertenencia.

-Hasta pronto, tren -susurró Marga al viento, mientras el sol comenzaba a rutilar, tiñendo el cielo de un brillo resplandeciente, como el fuego que había despertado en los corazones de todos.

Así, Utiel no solo recuperó su tren, sino que reafirmó su identidad y su futuro, uniendo vidas y destinos, un viaje que nunca debía haberse interrumpido.

Capítulo 8

Valencia: liturgia civil

A las once y treinta y cuatro de la mañana, el tren entró en la Estación del Norte como si no necesitara permiso.

No pitó. No pidió paso. No se presentó como novedad. Entró como lo que siempre había sido: una evidencia.

En los paneles electrónicos, después de años de ausencia, apareció:

Procedencia: Madrid – Cuenca – Utiel

Hora: 11:34

Convoy: El Salvador

La luz del mediodía valenciano se filtraba a través de las vidrieras de la Estación, dibujando mosaicos de colores sobre un andén que, por fin, volvía a ser el escenario de una promesa cumplida. No era solo la llegada de un tren; era el regreso de la dignidad a las vías.

En el rostro de los presentes, curtidos por meses de pancartas y asambleas, se leía la verdad que Eduardo Galeano immortalizó: esa "gente pequeña" había logrado que el mapa de España volviera a conectarse por sus arterias más humildes. El tren convencional, el Madrid-Cuenca-Valencia, no era un simple amasijo de hierro y madera, sino el hilo conductor de una comunidad que se negó a ser olvidada.

Como bien dijo Frederick Douglass, *"si no hay lucha, no hay progreso"*. En esos instantes, el silbido de la locomotora entrando en la terminal no era solo exhalación y sonido; era el grito de una victoria colectiva. Los ciudadanos no habían esperado a que el futuro les fuera concedido; lo habían arrancado de la indiferencia institucional a través de una acción reivindicativa inquebrantable.

Mirando hacia las vías, los protagonistas destacados comprendieron que el verdadero **compromiso ciudadano** no termina con el fin de la protesta. Al igual que el trayecto que une la meseta con el Mediterráneo, la democracia requiere mantenimiento, vigilancia y, sobre todo, presencia. Habían demostrado que, cuando la justicia se convierte en una meta compartida, los obstáculos -por pesados que parezcan- terminan por ceder ante la constancia.

La apoteosis no estaba en los discursos, sino en el abrazo de quienes, tras años de silencio en las estaciones intermedias, volvían a escuchar el latido de las traviesas. Se

habían convertido, al fin, en el cambio que querían ver en su tierra. El tren estaba ahí. El Salvador ya no era un nombre en un papel, sino un destino alcanzado.

Nadie aplaudió de inmediato. No porque faltara emoción, sino porque hacía falta tiempo para creerlo.

Elías sintió que el temblor le subía desde las piernas.

-Míralo -susurró Jimena.

-No estoy seguro de que no esté soñando -respondió.

Lucía sostenía la pancarta doblada bajo el brazo, la misma que había llevado a concentraciones frente al Ministerio en 2023, a Toledo en 2024, a las puertas cerradas del Congreso en 2025, a Bruselas en 2026, cuando ya nadie quería recibirlos y los periodistas habían dejado de llamar.

NO ERA UN TREN. ERA UN DERECHO.

-No lo mires como infraestructura -dijo Zulema-. Míralo como una restitución.

-Eso es política -respondió Leandro-. Aunque no les guste la palabra.

El padre de Elías se quitó la gorra. No por respeto. Por memoria.

Había autoridades: ministros, consejeros, asesores, cargos intermedios reciclados en expertos. Había empresarios: consorcios logísticos, plataformas de mercancías, lobbies intermodales. Había cámaras, dron, hashtags.

Y faltaban, sobre todo, *los otros*. Los que habían empezado a chuparse los dedos en 2022, cuando una secretaria de Estado anunció en rueda de prensa, con sonrisa pretendidamente didáctica, que el cierre de la línea era “un cierre conveniente”, con el cual Cuenca saldría bien parada. Los que escucharon a García-Page hablar de “equilibrio territorial” mientras firmaba su aislamiento. Los que oyeron a Martínez Guijarro decir que “no se podía sostener todo” mientras sostenía su carrera. Los que vieron al presidente de la Diputación de Cuenca asentir como si entendiera algo. Los que escucharon al alcalde de la capital conquense Darío Dolz hablar de “oportunidades alternativas” mientras cerraban la puerta principal de su ciudad.

-¿Ves ese grupo? —dijo Jimena.

-Sí.

-Son los de la acampada de Cuenca, noviembre de 2026. Tres noches bajo la lluvia.

-Y ese chico -dijo Leandro- es el que encadenó su bici a las vías en enero de 2027.

-Y esa mujer -añadió Zulema- perdió su trabajo en Valencia porque dejó de llegar a tiempo.

-Y ese -dijo Lucía- es el que entregó más de cuarenta informes técnicos que nadie leyó.

El tren se detuvo.

Las puertas se abrieron. Y nadie bajó durante unos segundos. No era un retraso. Era un gesto. Como si los pasajeros supieran que ese andén no era un lugar: era una disputa ganada.

El primero en bajar fue un anciano con bastón, con una insignia ferroviaria en la solapa.

Se detuvo, miró la bóveda modernista y dijo:

-Nos mintieron.

No gritó. No acusó. Nombró.

Y el aplauso comenzó. No como celebración, sino como verificación.

El micrófono pasó a manos institucionales.

Habló un ministro de “aprendizaje”. Una consejera de “escucha”. Un portavoz de “errores del pasado”.

Lucía se rio sin sonido.

-¿Aprendizaje de quién? -susurró.

-De nuestra resistencia -respondió Jimena.

Luego habló una representante empresarial. Habló de nodos. De rentabilidad. De intermodalidad. De futuro.

-Ahora sí es rentable -dijo Leandro.

-Ahora sí existimos -respondió Zulema.

Lucía desplegó su pancarta. No para interrumpir. Para inscribir.

NO FUE UN ERROR TÉCNICO. FUE UNA DECISIÓN POLÍTICA.

Elías la sostuvo con ella.

-En 2022 dijeron que no había usuarios -dijo Jimena.

-En 2023 que no había alternativa -añadió Zulema.

-En 2024 que no había marcha atrás -dijo Leandro.

-En 2025 que exagerábamos -dijo Lucía.

-En 2026 que ya era tarde -dijo Elías.

-Y en 2027 -concluyó su padre- que siempre habían estado de nuestro lado.

-Eso también es mentira -dijo Zulema.

El padre de Elías tocó el metal del vagón.

-Trabajé aquí treinta y dos años. Y luego me dijeron que no había sido necesario.

-¿Y ahora?

-Ahora dicen que siempre fue imprescindible.

-Eso -dijo Jimena- se llama oportunismo.

-No -respondió Lucía-. Se llama cobardía.

El silencio fue breve, pero pesado.

-No pedimos disculpas -dijo Lucía-. Pedimos consecuencias.

-Esto no es una inauguración -dijo Jimena-. Es una rectificación histórica.

-Y llega tarde -añadió Leandro.

-Pero llega -dijo Elías.

Alguien empezó a nombrar pueblos y ciudades. No como consignas. Como inventario de supervivencia: Ocaña, Noblejas, Tarancón, Huete, Cuenca, Carboneras de Guadazaón, Arguisuelas, Yémeca, Cardenete, Villora, Camporrobes, Las Cuevas, Utiel.

Nombrar era existir.

-¿Sabes por qué le llamamos El Salvador? -preguntó Zulema a una periodista.

-No.

-Porque no vino a salvarnos. Nos devolvió la posibilidad de no desaparecer.

El tren volvió a llenarse. No para irse. Para estar.

-¿Te acuerdas del primer día? -dijo Jimena a Elías.

-Yo solo, esperando uno que no llegaba.

-Y ahora -dijo ella- no cabe nadie más.

-Eso es política -dijo Leandro-. Aunque digan que no.

El padre de Elías se sentó junto a la ventana.

-Antes era rutina.

-Ahora es historia.

-No -corrigió-. Ahora es conciencia.

A las doce en punto, el convoy anunció su salida hacia el puerto, donde se haría el acto simbólico de conexión logística.

-Ahora nos quieren -dijo Lucía.

-Ahora nos necesitan -respondió Zulema.

-No es lo mismo.

-Pero sirve.

El tren arrancó. Nadie lloró. No era un final. Era una prueba.

-No ganamos -dijo Leandro-. Demostramos.

-¿Qué?

-Que no éramos un error.

-Éramos un punto ciego -dijo Zulema.

-Y ahora miran.

Elías apoyó la frente en el cristal.

Recordó el primer viaje: él solo, una estación vacía, un tren que no venía, un país que no miraba.

Ahora no. Ahora Valencia no era meta. Era cruce. Era nodo. Era altar civil. Donde nadie pedía permiso para existir. Donde el futuro no se prometía. Se practicaba.

Y por primera vez desde que todo empezó, Elías no pensó en marcharse. Pensó en quedarse.

El sol de Valencia caía con una generosidad casi insolente sobre la terraza del restaurante. Sobre el mantel blanco, las servilletas de tela ondeaban suavemente con la brisa del Mediterráneo, un aire muy distinto al cierzo afilado que, unos años atrás, les cortaba la cara durante los plantés en la Plaza de España de Cuenca.

Eran los quince. Los mismos que no habían faltado a un solo martes de protesta, hiciera sol, lloviera o nevara sobre las hoces. Allí estaban, sentados frente al mar, despojados de las pancartas pero con el orgullo cosido al pecho.

-¿Quién nos lo iba a decir, eh? -dijo Julián, el más veterano, mientras servía el primer chorro de vino blanco en las copas-. De la pancarta de "Tren Público y Social" a la paella de marisco.

Las risas estallaron entre el estrépito de los platos. El ambiente estaba cargado de esa camaradería que solo se forja en la trinchera de lo cotidiano. En esa mesa no solo había vecinos; había una **comunidad de destino**. Estaba Elenita, que redactaba los comunicados con una precisión de cirujano; José Daniel, que siempre llevaba el megáfono; y los tres amigos que nunca fallaban con su silencio digno y su presencia inamovible.

-Lo de hoy no es solo un almuerzo —terció Pedro, levantándose un poco para que su voz llegara a todos-. Es la prueba de que **el compromiso ciudadano** no es una entelequia. Nos dijeron que el tren era cosa del pasado, que el progreso era otra cosa. Pero hoy hemos llegado aquí sobre las mismas vías que quisieron arrancar.

Cuando los camareros trajeron las paellas -gigantescas, doradas, con el aroma del azafrán mezclándose con el salitre-, se produjo un silencio casi sagrado. Era el premio a la constancia. Al dar el primer bocado, muchos recordaron los martes de frío intenso en Cuenca, donde el único calor era el del termo de café compartido entre consigna y consigna.

-Como decía la cita que leímos en el último manifiesto —recordó Juanan, señalando el horizonte azul-, la victoria es de los perseverantes. Hoy Cuenca y Valencia están más cerca, no solo por el tren, sino porque nosotros hemos tendido un puente de voluntad.

El almuerzo se prolongó entre anécdotas de los "plantes", planes para asegurar que el servicio ferroviario no volviera a decaer y brindis que se perdían en el rumor de las olas. No eran héroes de epopeya, eran ciudadanos comunes que habían entendido que **reivindicar es una forma de amor propio**.

El aire se calma cuando Fernando se pone en pie. Fernando, cuya mente siempre ha sido el motor intelectual del grupo, el hombre capaz de encontrar el dato preciso en el BOE y la palabra de aliento en el momento de mayor desánimo, levanta su copa con una solemnidad cargada de afecto.

Sus manos, que han redactado tantos artículos bajo la luz del flexo en las noches de Cuenca, ahora sostienen el cristal que brilla bajo el sol de la Malvarrosa.

-Compañeros, amigos -empezó Fernando, y su voz, aunque pausada, tenía la fuerza de quien sabe que está diciendo algo que quedará grabado-. No estamos aquí solo porque nos guste el arroz o porque el mar nos haya reclamado. Estamos aquí porque nos negamos a aceptar el silencio como destino para nuestra tierra.

Hizo una breve pausa, recorriendo con la mirada los catorce rostros que le devolvían una sonrisa de cansancio victorioso.

-A menudo nos dicen que el progreso es algo que se decide en despachos lejanos, en líneas rectas que ignoran los pueblos y en velocidades que no permiten mirar por la ventana. Pero hoy hemos demostrado que **el verdadero progreso es el que no deja a nadie atrás**. Este tren que hoy nos ha traído no es solo una máquina; es un cordón umbilical de justicia, es el derecho a existir de cada estación que otros quisieron borrar del mapa.

Fernando alzó la copa un poco más, apuntando hacia el horizonte donde el azul del cielo se fundía con el Mediterráneo.

-Brindo por nosotros, los de los martes al frío, por los que no se rindieron cuando el eco era nuestra única respuesta. Brindo por la **Estación del Norte** que hoy nos ha abierto las puertas, y por la de **Cuenca**, que hoy vuelve a latir. Porque como hemos aprendido en este viaje: las vías pueden estar oxidadas, pero la voluntad de un pueblo consciente es un acero que nunca se quiebra.

-¡Por el tren y por la dignidad! -exclamaron los catorce al unísono.

El chocar de los cristales resonó por encima del rumor de las olas, sellando un pacto que iba mucho más allá de una simple infraestructura: el pacto de quienes han descubierto que, juntos, son dueños de su propio camino.

Al terminar, con los granos de arena ya colándose en sus zapatos y el sol empezando a declinar, se hicieron una foto de grupo con el mar de fondo. Los quince. Sin pancartas, pero con la mirada de quienes saben que, a veces, David no solo se enfrenta a Goliat, sino que le gana la partida y luego se va a celebrarlo a la orilla del mar.

Nota final de autor

Este libro no es un homenaje al ferrocarril.

Es un homenaje a quienes se negaron a aceptar que la desaparición fuera un destino.

A quienes entendieron -mucho antes que los discursos oficiales- que cuando se cierra una línea no se clausura un servicio: se interrumpe una conversación entre territorios, se amputan futuros, se deshilachan biografías.

Esta novela nace del ruido. De concentraciones pequeñas que parecían inútiles. De pancartas escritas con rotuladores gastados. De informes técnicos que nadie leía. De reuniones en bares donde se decidía seguir cuando ya no quedaba nada que ganar.

Nace del cansancio convertido en método. Del duelo transformado en organización. De la rabia que aprendió a hablar con datos, con ternura, con estrategia.

A todas las personas que, entre 2022 y 2027, se sostuvieron unas a otras para que esta historia no fuera solo una elegía, sino una disputa: este libro les pertenece.

A quienes viajaron horas para protestar.

A quienes perdieron trabajos por insistir.

A quienes fueron ridiculizados.

A quienes fueron llamados exagerados, románticos, radicales, inviables.

A quienes entendieron que lo verdaderamente radical era resignarse.

El Salvador -ese tren que aquí se convierte en personaje- no es una metáfora. Es una verdad material: una estructura que vuelve a unir lo que fue separado por decisiones que se presentaron como inevitables, cuando solo eran cómodas para unos pocos.

Este libro no cree en la neutralidad. Cree en la memoria. Cree en el conflicto. Cree en el derecho a no desaparecer. Cree que la política no ocurre solo en los parlamentos, sino

en las estaciones vacías, en las casas donde ya no llegan los hijos, en las plazas donde se aprende a nombrar lo que duele.

Si algo he querido escribir aquí no es una victoria, sino una pedagogía: la de quienes aprendieron que ningún territorio es periférico por naturaleza; que se le empuja a serlo.

Gracias a quienes compartieron sus historias, sus fotos, sus mapas mentales, sus recuerdos de viajes, de idas y vueltas, de estaciones que eran más que lugares: eran promesas.

Gracias a quienes me enseñaron que resistir no es aguantar, sino inventar.

Y gracias, sobre todo, a quienes demostraron que no hay infraestructura más poderosa que una comunidad que se niega a aceptar su propia desaparición como una estadística.

Este libro no termina aquí.

Termina donde siempre debió estar: en movimiento.