

“LOS TRENES POSTALES”



Alicante, año 1988. La locomotora RENFE 269.312 “Mitsubishi” con librea “Mil rayas” encabeza la rama de Alicante del Tren Postal Levante. (Foto: Diego Tárraga Vives)

LOS COCHES-CORREO DE LA DGCT Y LOS AMBULANTES POSTALES

Diego Tárraga Vives

BREVES NOTAS Y APUNTES SOBRE EL TRANSPORTE DEL CORREO POR FERROCARRIL

Desde mi condición de funcionario del Cuerpo Ejecutivo Postal y de Telecomunicación, jubilado con cuarenta y cinco años de servicio, he creído conveniente exponer y difundir mis humildes conocimientos sobre el transporte del correo por ferrocarril y su relación con los Ambulantes Postales, experiencias vistas bajo la óptica de un profesional que ha prestado servicios a bordo de un Tren Postal.

EL PRIMER CORREO.- Tras consultar diversos documentos sobre la historia del Servicio Postal parecen indicar que el primer transporte del correo por ferrocarril tuvo lugar en Inglaterra en la segunda mitad del siglo XIX. El 15 de septiembre de 1830 circuló el primer tren de viajeros llevando incorporado un coche-correo de la Royal Mail (servicio postal inglés) en la línea Liverpool-Manchester.

En el año 1850, se instituyó en España el sello como medio de pago y la Dirección de Correos ya disponía de una flota de vehículos para el transporte del correo.

La primera expedición ambulante por ferrocarril de la que se tienen datos comenzó a funcionar entre Madrid y Albacete el 17 de septiembre de 1855, en la denominada línea del Mediterráneo. El convencimiento y el éxito generado por dicho evento, hizo que la Dirección General de Correos suprimiese el servicio postal prestado por las líneas generales de diligencias. Según avanzaba el tendido de vías de la red ferroviaria, la DGDC fue integrando nuevas y sucesivas líneas ambulantes hasta cubrir una buena mayor parte del territorio español a excepción de Galicia que no fue posible la unión con Madrid por tren hasta el año 1883.

LOS PRIMEROS AMBULANTES.- Un Administrador y un Ayudante prestaron los primeros servicios ambulantes a bordo de unos pequeños coches-oficinas pintados de color cereza contruidos en el año 1855 y matriculados como “DGDC-1” y “DGDC-2” para el transporte de cartas y objetos postales, además de dinero en metálico. La carrocería era de caja de madera apoyada sobre un bastidor metálico de ejes y ruedas de radios; medían siete metros de largo y los testeros estaban cerrados. Para pasar de un coche a otro, los ambulantes tenían que desplazarse por fuera de la caja a través de largos estribos corridos de madera.

Durante el día, la iluminación interior entraba a través de lucernarios y claraboyas situadas en el techo; para los viajes nocturnos, se utilizaban lámparas de aceite y la calefacción interior funcionaba a base de estufas de carbón.

Estas dos unidades fueron contruidas con materiales de excelente calidad, pues el coche “DGDC- 2” estuvo en activo y en servicio hasta el año 1950.

A partir del año 1865, la DGDC dotó a todos los administradores, ayudantes y subalternos de las expediciones ambulantes de un uniforme reglamentario para el desempeño de los servicios. Un año después (1866) se aprobó el primer Reglamento de Servicio y se crearon las primeras líneas ambulantes. Todas las líneas partían desde Madrid de forma radial: Norte, Mediterráneo, Andalucía, Aragón, Cataluña y Extremadura. Posteriormente se agregaron otras líneas hacia Santander, Asturias y Galicia formando la red postal que ha durado más de siglo y medio.

Los uniformes, la ropa de abrigo y los enseres de los ambulantes se guardaban en un cesto de mimbre; los útiles de trabajo, matasellos, tampones, lacre, cuerda y etiquetas iban en un maletín de cuero especialmente diseñado para el servicio.

LOS PRIMEROS MATASELLOS-SELLADORES.- Eran de empuñadura manual, se crearon en la segunda mitad del Siglo XIX y podían ser de forma circular y/o ovalada. Adjunto fotocopias facilitadas por el coleccionista Félix Mínguez Lázaro: (1) Amb. Madrid-Albacete que circulaba por la línea del Mediterráneo (1862); (2) el único matasellos conocido del Amb. Córdoba-Almorchón (1875); (3) otros del Amb. Zaragoza-Barcelona (1862) y (4) un sobre franqueado matasellado con el matasellos fechador del Amb. Albacete-Cartagena (1868). (Foto 1).



Foto 1.- Matasellos redondos y ovalados utilizados por los ambulantes postales del Siglo XIX.
(Foto: Col. Félix Mínguez Lázaro)

Diez años después (1878) se crearon los matasellos-fechadores de forma octogonal para el servicio de las oficinas-ambulantes (coches-estafetas) de la D.G.D.C. Desde que fueron creados y hasta el último día de circulación de las expediciones postales en el mes de junio del año 1993, este tipo de matasellos cancelaron millones de cartas y envíos de todas las épocas. (Foto 2).

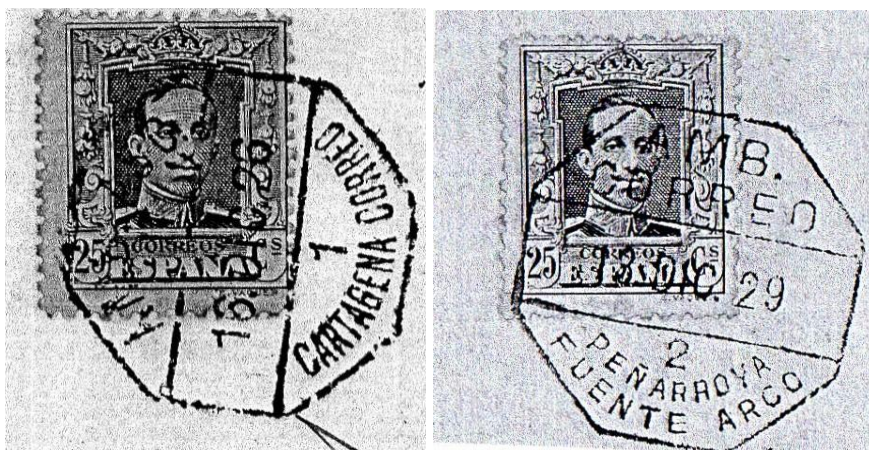


Foto 2.- Nuevos matasellos-fechadores octogonales. (Foto: Col. Félix Minguéz Lázaro)

LOS COCHES-CORREOS DE EJES.- El avance de las nuevas tecnologías permitieron al Estado poner a disposición de la Administración Postal nuevos coches-correo construidos con mejores materiales. En 1890 circularon los primeros coches de ejes pertenecientes a las series “A” y “B” ofreciendo a los ambulantes mejores prestaciones y confort para el desempeño de los servicios: cajas de madera más largas, iluminación por aceite/petróleo y calefacción suministrada por estufas de carbón, sistema que estuvo vigente hasta la llegada de la calefacción recibida de la máquina por mangas de vapor. (Foto 3).

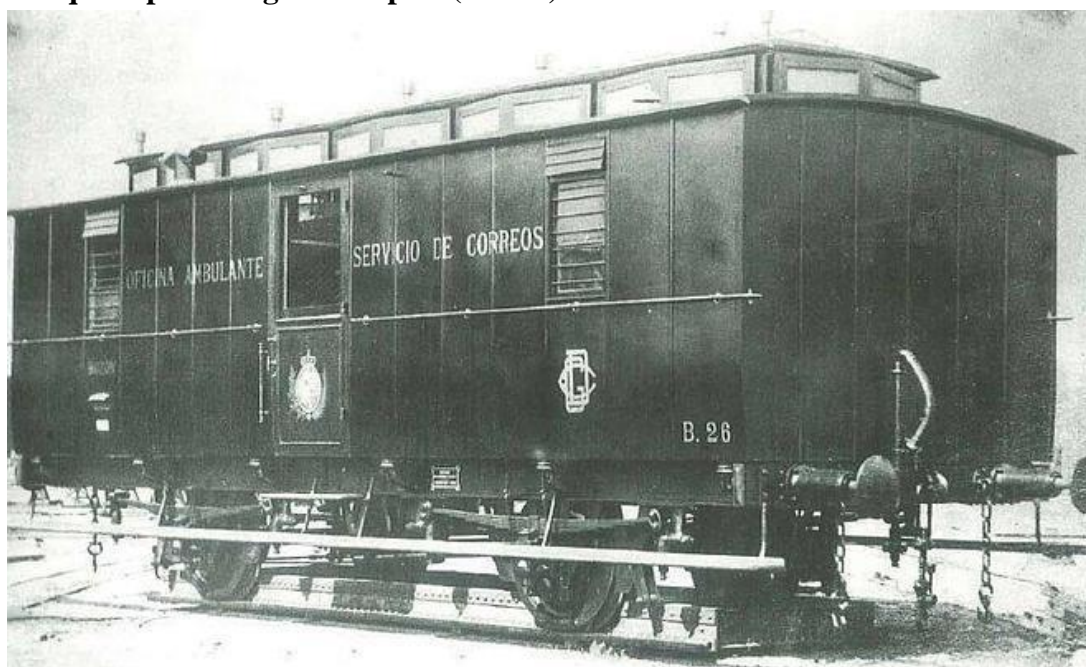


Foto 3.- Oficina ambulante B-26 del año 1890 para el servicio de Correos con buzones, dos puertas, estribos corridos y lucernario. (Foto: Miquel Palou)

LOS PRIMEROS COCHES-CORREO DE BOGIES.- Al comienzo del Siglo XX, compañías privadas como MZA o Norte, pusieron en circulación sus propios coches-correo. En el año 1907 se fabricó la serie “E”. Una década después (1920) se fabricaron quince coches de caja de madera apoyada en bogies de doble eje de la serie “EO”. La distribución interior de estos coches sirvió de modelo para las series futuras donde la carga se almacenaba en los extremos del coche; la mesa-mostrador de la oficina y los asientos/literas para el descanso en el centro y los buzones de admisión de cartas a ambos lados de la carrocería.

Los primeros coches de caja metálica apoyada en un bastidor de bogies y estribos corridos de madera fueron los de la serie “JC”. Se construyeron en el año 1935 durante la II República y tomaron la denominación “AN”, siglas que se correspondían con las iniciales de D. Alfredo Nistal, primer funcionario postal que ocupó el cargo de Director General de Correos. (Foto 4).



Foto 4.- Coche-correo serie AN del año 1935. (Foto: Trevor Rowe/EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril)

Tras la creación de la RENFE (1941), todos los coches-correo procedentes del Estado y de las compañías privadas fueron re-matriculados con las siglas DGDC (Dirección General de Correos) + número de serie, hasta el año 1977 que pasaron a denominarse DGCT (Dirección General de Correos y Telecomunicaciones).

NUEVA ETAPA DE LOS COCHES-ESTAFETAS DE LA DGCT.- La Dirección General de Correos y RENFE acordaron que las carrocerías de los coches-correo de nueva generación se fabricarían con medidas similares a los coches de viajeros en circulación, series 5000 y 8000, con el fin de formar composiciones homogéneas. Los datos de fabricación y las características detalladas de las viejas y nuevas series de coches-estafetas y furgones postales pertenecientes a la DGDC aparecen publicados en la revista “Carril” en un magnífico trabajo dedicado a los ambulantes postales firmado por Eugeni Cardona y acompañado de fotos.

El Sr. Cardona indica que la serie P1-1501/41 se construyó entre los años 1957 y 1960; los de la serie P2-2001/56 entre 1958 y 1961; los de la serie P3-3001/76 entre 1969 y 1986; los de la serie P3-3201/22 entre 1967 y 1968 y, por último, la serie P3-3100 (reformados y aptos para circular a 160 km/h) en el año 1980 sin precisar el número. Los furgones postales FP PD 1/16 (largos) se construyeron en 1965 y los FP PD 151/203 (cortos) en el año 1967.

Inicialmente, los coches-estafeta salieron de fábrica pintados de verde oliva salvo los de la serie 5000 de RENFE que llevaban franjas fileteadas en amarillo. A partir del año 1977 la Dirección General de Correos (DGCT) adoptó la “*Cornamusa con corona*” como logotipo oficial y fueron pintados amarillo anaranjado con dos franjas rojas en la parte inferior de los laterales de la caja, decoración que conservarían hasta el final de sus servicios y su posterior desguace en el año 1993.

Desde la puesta en circulación del primer servicio (1855) hasta la supresión del mismo acaecido el (01-07-1993), decenas de expediciones atendidas por cientos de ambulantes a bordo de coches-estafetas y furgones-correo acoplados a los trenes-correo, expresos, rápidos, ómnibus, ligeros, mixtos y ferrobuses que circularon diariamente por toda la Red, hicieron posible que el correo llegase hasta el más recóndito rincón del territorio español. Los ambulantes iban acompañados del “Vaya”, una credencial emitida por la autoridad postal que les habilitaba para el servicio a bordo de las expediciones postales, terrestres y marítimas. (Foto 5).

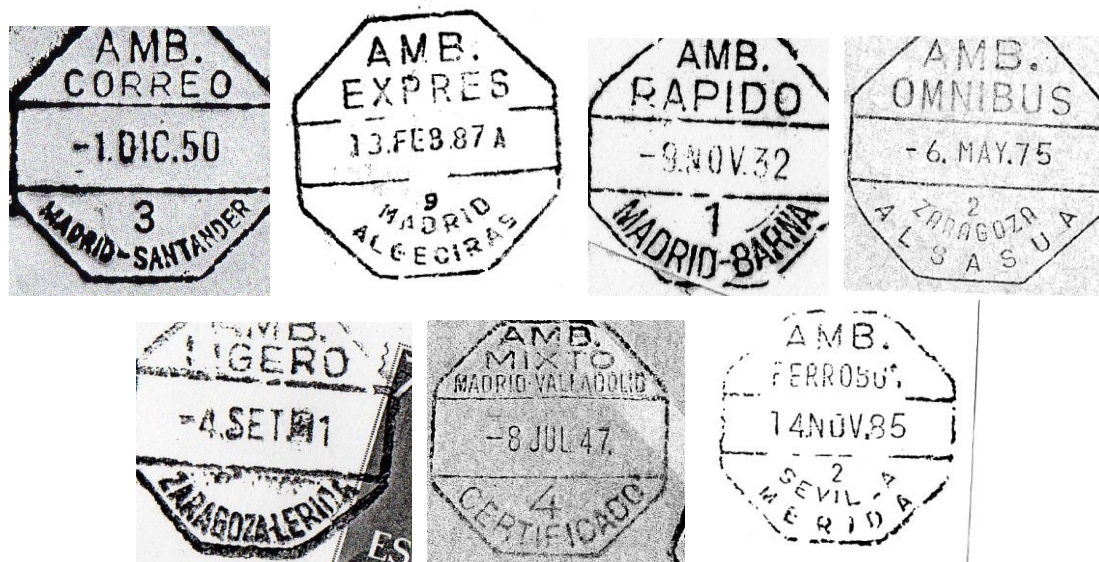


Foto 5.- Matasellos fechadores de los ambulantes a bordo de los diferentes tipos de trenes que circularon en todas las épocas. (Foto: Col. Félix Mínguez Lázaro)

AÑO 1964. CREACIÓN DE LOS TRENES POSTALES

Desde sus inicios, el ferrocarril ha sido el elemento troncal y básico para el transporte y la distribución del correo en la mayoría de países europeos. Década tras década fue aumentando gradualmente el volumen de correspondencia a transportar por dicho medio.

Tras la creación de la RENFE, la DGDC solo disponía de unos cuantos y vetustos coches-correos y furgones procedentes del Estado y de las antiguas compañías privadas. El parque existente en el año 1941 era insuficiente para el normal desarrollo del Servicio Postal ampliamente demandado por los ciudadanos:

Coches-oficina (estafetas) con un número indeterminado:

- Coche de ejes DGDC-2 construido en 1855 y desguazado en 1950
- Coches de ejes para los Ambulantes de Correos serie 101-117
- Coches de ejes de las series DGDC 200-300

Furgones-correo:

- DVE Furgón de ejes con estafeta
- DVET Furgón de ejes con calderin/estafeta

Para hacer frente a estos nuevos retos planteados, el Estado publicó el Decreto 3439/1964, de 22 de octubre (vigente desde el 1 de enero del 1965) y derogado posteriormente por el Real Decreto 1620/1978, de 23 de junio, por el cual, se regulan las relaciones entre el Estado y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) por razón del transporte de la correspondencia pública.

El artículo primero de este R.D. 1620/78 se refiere a la “carta de servicios” que la empresa estatal RENFE ha de prestar a la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones (DGCT) señalando a su vez, las condiciones económicas y presupuestarias para su puesta en servicio y posterior desarrollo:

1. *Transportes postales.*
2. *Conservación, incluyendo la reparación, engrase, limpieza, alumbrado y calefacción de los coches-estafetas y de los furgones-correo pertenecientes a la Dirección General de Correos y Telecomunicación (DGCT).*
3. *Oficinas postales en las estaciones.*
4. *Buzones para depositar el correo en las estaciones.*

El artículo noveno del R.D. 1620/78, en su primer apartado, ya hace referencia a los nuevos Trenes Postales: “La prestación del servicio del transporte postal se hará de acuerdo con sus exigencias mediante uno de los siguientes tipos de transporte:

a) *Cuando el volumen de la correspondencia y el número de vehículos a transportar lo aconsejen, el transporte por la red nacional podrá efectuarse en “trenes-postales”, composiciones de circulación regular constituidos en su totalidad por coches-oficina (estafetas ambulantes) y furgones-postales”.*

En sucesivos artículos del R.D. 1620/78 se regula la composición de los diferentes trenes de viajeros, ya sean expresos, rápidos, ómnibus o automotores autopropulsados, los cuales podrán llevar acoplados una unidad en propiedad de la DGCT (Coches-estafetas) o un furgón mixto DDT con departamento para correos y equipajes apto para el transporte de los efectos postales a larga distancia.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 3439/1964, el Estado, a través de las Direcciones Generales de Correos, dotó de fondos públicos para la adquisición de coches-estafetas y furgones postales, con lo que, el viejo parque de la DGDC fue modernizado casi en su totalidad gracias a la fabricación gradual de nuevos coches-estafetas y furgones postales de nueva generación:

Coches-estafetas:

- JC serie DGDC 1001-1011 sin precisar.
- FFF serie DGDC 1012-1029 (18 coches de bogies ‘Francos’)
- DGDC/DGCT serie P1 1501-1541 (41 coches de bogies de 16,40 mts)
- DGDC/DGCT serie P2 2001-2056 (56 coches de bogies de 21,00 mts)
- DGDC/DGCT serie P3 3001-3079 (79 coches de bogies de 26,10 mts)
- DGDC/DGCT serie P3 3201-3222 (22 coches de bogies de 20,20 mts)

Furgones postales:

- FP PD serie 1-16 (16 furgones largos de 26,10 mts)
- FP PD serie 151-203 (45 furgones cortos de 14,90 mts)

Cada rama de un Tren Postal estaba compuesta por coches-correo (estafetas) y furgones postales y, en función de la necesidad del servicio, se alquilaban a RENFE furgones mixtos serie DDET 8001/25 (Jefe de Tren/Equipajes/Correos), series DDT 8026/87; DD 8101/90 e incluso con plataformas porta-contenedores MMC 452000 para el correo destinado a Canarias. (Foto 6).



Foto 6.- Composición original del Tren Postal 2 Norte. La librea de los coches-estafeta y furgones postales aparecen pintados de color verde oliva. (Foto: Postal RENFE)

El forero Alberto Mellado tiene publicado en ForoTrenes una recopilación de las composiciones de coches-estafeta y furgones-correo que formaron los Trenes Postales enumerados en función de la entrada en circulación (1964-1972).

Tren Postal nº 1 "Postal Noreste" 19971/19970. Inicio 15-08-1964:

Madrid - Zaragoza - Barcelona. Locomotora 269 (Milrayas) + J 600000 (Zaragoza) + DDJP 2000 (Zaragoza) + J 600000 (Zaragoza) + DGCT 3000 (P3) (Barcelona) + FP PD 10 (Barcelona) + 2 FP PD 150 (Barcelona) + 6 J 600000 (Barcelona).

Tren Postal nº 2 "Postal Norte" 19901/19900. Inicio 01-06-1969:

Madrid-Chamartín - Valladolid - Miranda de Ebro - Vitoria - Bilbao - Alsasúa - Pamplona - San Sebastián - Irún - Hendaya. Locomotora 289 (Verde) + DD 8000 (Hendaya) + DDJP 2000 (San Sebastián) + FP PD 150 (San Sebastián) + DGCT 8000 (Hendaya) + DGCT 3000 (P3) (Hendaya) + FP PD 10 (Hendaya) + DGDC 1500 (Pamplona) + FP PD 150 (Vitoria) + DGDC 1500 (Bilbao) + FP PD 150 (Bilbao) + DDJP 2000 (Miranda de Ebro) + DDJP 2000 (Vitoria) + FC (Valladolid).

Tren Postal nº 3 "Postal Noroeste" 19953/19951 y 19950/19952. Inicio 25-11-1970:

Madrid PPío - Salamanca - Zamora - Medina del Campo - Valladolid - León - Oviedo - Gijón - Monforte - Orense - Vigo - La Coruña. Locomotora 269 (Verde) + DDJP 2000 (Oviedo) + FP PD 150 (León) + DGCT 2000 (Gijón) + FP PD 10 (Oviedo) + FP PD 10 (Coruña) + DGCT 3000 (P3) (Coruña) + DGCT 3000 (P3) (Vigo) + FP PD 150 (Vigo) + DD 5000 (Vigo) + DD 5000 (Coruña) + DDJP 2000 (León) + PJE 600000 (León) + DDJP 2000 (Valladolid) + DDJP 2000 (Zamora) + DDJP 2000 (Orense) + DDJP 2000 (Salamanca).

Tren Postal nº 4 "Postal Levante" 19981/19980. Inicio 14-03-1972:

Madrid-Atocha - Alcázar - Murcia - Alicante - Valencia. Locomotoras 1900 EMD/GM - 276 "Alsthom" (Verde) - 269 (Mil rayas) + DGCT 3000 (P3) (Alicante) + FP PD 150 (Alicante) + FP PD 10 (Valencia) + DGCT 3000 (P3) (Valencia) + DDJP 2000 (Valencia) + DD 5000 (Valencia) + DDT 8000 (Murcia) + DDJP 2000 (Alcazar)

Tren Postal nº 5 "Postal del Sur" 19913/19910. Inicio 01-12-1972:

Madrid-Atocha - Alcázar de San Juan - Granada - Almería - Jaén - Córdoba - Málaga - Sevilla - Jerez - Cádiz - Canarias. Locomotora 276 (Verde) + DGCT 3000 (P3) (Almería) + DGCT 3000 (P3) (Granada) (segregados en Linares-Baeza) + FP PD 150 (Cádiz) + DGCT 3000 (P3) (Cádiz) + DGCT 2000 (Cádiz) + FP PD 150 (Jerez de la Frontera) + FP PD 10 (Sevilla) + FP PD 150 (Málaga) + DGCT 1500 (Jaén) (segregado en Espeluy) + MMC 452000 (Cádiz), plataformas para el transporte del correo destinado a Canarias en buques atracados en los puertos de Algeciras y Cádiz.

Respecto a la tracción de los trenes, en mayo de 1964, de manera experimental, y desde el 15 de agosto de 1964 de forma definitiva, el Tren Postal 1 'Postal Noreste' era remolcado desde Madrid Atocha a Mora la Nueva por locomotoras de vapor del tipo 240 y 241 procedentes de Madrid-Atocha Cerro Negro y Zaragoza Campo Sepulcro. A partir del año 1967 las locomotoras de vapor fueron relevadas por las potentes locomotoras diésel hidromecánicas de la serie RENFE 4000 acabadas de entrar en servicio fabricadas por "Krauss Maffei" y "Babcock & Wilcox".

A partir del 1 de julio del año 1958, tras la entrada en servicio del tramo de vía electrificada a 3000 V Mora la Nueva-S. Vicente de Calders, los trenes circulaban desde Mora a Barcelona (vía Villanueva) remolcados por locomotoras de tracción eléctrica de la serie RENFE 7600 “Alsthom”.

El Tren Postal 2 ‘Postal Norte’ que comenzó a circular el 1 de junio de 1969 y el Tren Postal 3 ‘Postal Noroeste’ que lo hizo el 25 de noviembre de 1970 fueron remolcados por nuevas máquinas bitensión serie RENFE 7900/8900 “Mitsubishi”.

El Tren Postal 4 ‘Postal Levante’ comenzó a circular el 14 de marzo de 1972. Inicialmente el tren era remolcado por locomotoras diésel de la serie RENFE 1900 EMD/GM de “Macosa” asignadas al depósito de Valencia Fuente San Luis. Desde el 15 de octubre de 1979 que entró en servicio del tramo electrificado Alcázar-Chinchilla-Valencia y desde el 30 de mayo de 1987, fecha de inauguración del último tramo entre Alicante y La Encina, las 1900 GM diésel fueron relevadas por las locomotoras eléctricas de la serie RENFE 7600 “Alsthom”.

El último Tren Postal 5 ‘Postal del Sur’ entró en circulación el 1 de diciembre de 1972 y desde Madrid a Córdoba era remolcado por locomotoras eléctricas de las series RENFE 7800 Westinghose “Panchorgas” y RENFE 7600 “Alsthom”.

A las 22.30 horas de la noche del 30 de junio de 1993 partió de la estación de Chamartín el Estrella 840 “Costa del Sol” Madrid-Málaga llevando acoplado el coche-estafeta DGCT 3039 para el “Amb. Exprés Madrid-Málaga” (Desc), última oficina ambulante en servicio que circuló por el territorio español. (Foto 7).



ULTIMO DIA DE SERVICIO DEL AMBULANTE
EXPRESO MADRID-MALAGA DESCENDENTE
1 DE JULIO DE 1.993

Foto 7.- Matasellos fechador, sellos y sobres franqueados “Último día” de circulación del Amb Exprés Madrid-Málaga. (Foto: Félix Mínguez Lázaro)

Con este viaje se cerraba más de un siglo y medio de un servicio que tuvo su inicio en el año 1855 y que ha perdurado hasta la citada noche del año 1993.

En los últimos años del pasado siglo XX el desarrollo y abaratamiento del transporte aéreo, unido a la mayor versatilidad del transporte por carretera, impulsó a los operadores postales de los países de nuestro ámbito a sustituir el transporte ferroviario por otros medios intermodales y más modernos.

Al margen de los cinco trenes postales creados por la DGCT, hubo otros medios de transporte encargados de distribuir el correo por todo el territorio nacional:

- 1.- La Red Aérea Postal constituida inicialmente por los vuelos Barcelona-Madrid; Palma de Mallorca-Valencia-Madrid; Málaga-Madrid y Sevilla-Madrid.
- 2.- Los Ambulantes Marítimos a bordo de barcos-correo de Trasmediterránea y otras líneas regulares que navegaban entre Algeciras-Ceuta y Tanger; Barcelona-Mahón; Málaga-Melilla; barco desde Palma de Mallorca a Barcelona, Alicante y Valencia y los semanales correos Barcelona-Cádiz-Canarias y Sevilla-Canarias.
- 3.- La Red de Conducciones y Ambulantes por carretera encargados de distribuir el correo a las oficinas y estafetas de poblaciones donde no llegaba el ferrocarril.

EL TREN POSTAL 4 'POSTAL LEVANTE' **(MADRID/VALENCIA/ALICANTE/MURCIA/CARTAGENA)**

“La composición de un tren postal posee características muy diferentes a otro tipo de formaciones ferroviarias. En la composición de estos trenes se tienen en cuenta los criterios de RENFE y de CORREOS. Por una parte, cuando hay que dejar vagones en estaciones intermedias, a RENFE le interesa que éstos vayan situados en cola, de forma que las maniobras sean más sencillas. Por su parte, a Correos le conviene que vayan junto al coche oficina, que es donde viaja el personal ambulante; de lo contrario, cada vez que hubiese que descargar una expedición tendrían que recorrer varios vagones” (Jesús Muñoz, Jefe de Automatización del CCP de Madrid).

Dentro de las redes de distribución del correo, el ferrocarril ha desempeñado un papel especialmente destacado en el transporte interregional. Esta red primaria radial está cubierta por los expresos nocturnos que acarrean, generalmente, correspondencia de primera categoría: cartas ordinarias y certificadas no urgentes (van por avión) y por los Trenes Postales, que se reservan para transportar la correspondencia de segunda categoría: envíos contra reembolso, paquetes postales, impresos y revistas. (Texto extraído de Vía Libre).

El Tren Postal 4 'Postal Levante' estaba compuesto por tres coches-estafeta y tres furgones postales para servicio de los ambulantes de las líneas Madrid-Murcia-Cartagena, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante.

Comenzó a circular el 15 de marzo de 1972. De inicio, las ramas de Valencia y Alicante eran acopladas/segregadas en La Encina y la de Murcia-Cartagena en Albacete. Más tarde, un coche-estafeta P2-2000 y un furgón postal circularon de manera independiente acoplados al Correo-Expreso Madrid-Cartagena.

El Tren Postal llevaba vagones del tipo DDJP 2000 de paredes deslizables para cubrir servicios (Murcia-Valencia) y (Murcia-Alcázar); furgones DDT y DDET y, en función de la demanda, vagones “J” de ejes para el servicio de RENFE.

Inicialmente, la tracción del Tren Postal Levante (Valencia, Alicante y Cartagena) estuvo a cargo de las locomotoras RENFE 1900 (EMD-GM) Diésel-eléctricas adscritas al depósito de Valencia Fuente San Luis (4ª Zona).

LOCOMOTORAS DIÉSEL 1900 'MACOSA'.- Las locomotoras de tracción diésel-eléctricas de la serie 1900 fueron construídas por la Electro Motive Division de General Motors (EMD/GM) en la factoría de La Grange, Estado de Illinois, Estados Unidos. En agosto de 1965 se entregó a RENFE un primer lote de diez locomotoras monocabina (1961-1970) asignadas al depósito de Madrid-Atocha. Se fabricaron un total de 103 unidades (RENFE 1901-1960 / 1961-1970 / 1971-1999 / 19901-19904). La disposición de ejes era 'C-C' con dos carros de tres ejes cada uno portadores de los motores de tracción. Su motor diésel desarrollaba 1977 CV de potencia y una velocidad máxima de 120 km/h. Un gran depósito de agua daba calefacción de vapor al tren. Las noventa y tres máquinas restantes de la serie eran del tipo bicabina; fueron fabricadas por Material y Construcciones, S.A. (MACOSA) (con licencia de la americana EMD) en la factoría de "Construcciones DEVIS" de Valencia. (Foto 8).



Foto 8.- Composición de la rama de Valencia del Tren Postal Levante (Coche-estafeta DGCT P3-3000 + FP PD 150 + FP PD 10) y otros DDJP 2000. (Foto: Diego Tárraga Vives).

Desde el 15-10-1979, fecha de entrada en servicio del último tramo electrificado Alcázar-Chinchilla-Valencia, el Tren Postal (rama de Valencia) circulaba durante todo el trayecto remolcada por una locomotora eléctrica RENFE 7600 "Alsthom". De igual modo, desde el 30-05-1987, fecha de la entrada en servicio del último tramo electrificado Alicante-La Encina, las locomotoras RENFE 1900 EMD/GM diésel fueron relevadas por las eléctricas de la serie RENFE 276 "7600 Alsthom", siendo a su vez relevadas por las "japos" RENFE 269-300 "Mitsubishi", las últimas locomotoras que remolcaron el 'Postal' antes de la supresión en junio de 1993.

LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS 7600 "ALSTHOM".- Las primeras 20 locomotoras eléctricas de la serie 7600 fueron fabricadas en la factoría ALSTHOM de Belfort (Francia), de ahí le viene el apodo de "francesas", y el resto, fueron fabricadas entre La Naval de Sestao y la M.T.M. de Barcelona.

Inicialmente fueron asignadas a los depósitos de Barcelona Término (7601-7699) y Alcázar de San Juan (8601-8637) siendo repartidas posteriormete por diversos depósitos de la Red. Desarrollaban una potencia de 2208 Kw gracias a sus motores de tracción montados en dos carros de tres ejes cada uno; el freno era de vacío y la velocidad máxima de 110 Km/h. La calefacción era suministrada al tren mediante un vagón-calderín productor de vapor que circulaba acoplado a la máquina.

Desde o hasta La Encina, las ramas de Valencia y Alicante del Tren Postal Levante circularon unidas como tren 19980 en sentido descendente y 19981 en sentido ascendente. La composición estaba formada por la locomotora: *RENFE 276 ALSTHOM + (rama de Valencia) DGCT 3000 (P3) + FP PD 150 + FP PD 10 + DD 5000 + DDJP 2000 + (rama Alicante) DGCT 3000 (P3) + FP PD 150 + DDT 8000 + DDJP 2000 + DDET 8000 y otros vagones tipo "J" para servicio de RENFE.*

Tras realizar las entregas en las principales estaciones del recorrido: Chinchilla, Albacete, Alcázar de San Juan y Aranjuez, entre otras, el Tren Postal Levante llegaba a "Madrid Atocha Mercancías" a primera hora de la mañana quedando estacionado en una de las vías 9-10-11 situadas en los muelles laterales de la estación o en caso de ocupación, en otras vías paralelas innumeradas.

Durante el resto de la jornada y hasta el cierre del servicio (20:00), una hora antes de la salida y al margen de las últimas recogidas del "Alcance", los Subalternos de los turnos de mañana y tarde iban y venían con sus carretillas cargadas a tope de sacas procedentes de la sede central de Correos en Cibeles y de la estafeta "Atocha-Mediodía", para su carga en los coches-estafetas y furgones postales componentes del Tren Postal Levante (Desc).

MIS NOTAS Y APUNTES DE VIAJES COMO AMBULANTE POSTAL A BORDO DEL TREN POSTAL ALICANTE-MADRID Nº 50325/19981

En el verano del año 1979 llegué a la Admón. Pral de Correos de Alicante trasladado desde la de Valencia. Durante los nueve años de estancia en Alicante (1979-1988), siempre estuve destinado en el Pabellón Postal del patio de carruajes de la estación de Alicante Término donde presté mis servicios hasta el 02-05-1988, fecha de cese por incorporación a la Caja Postal de Ahorros.

Ello me permitió hacer varios viajes a bordo de la rama de Alicante del 'Tren Postal Levante' en el trayecto Alicante-La Encina-Madrid.

Había días que el Postal llegaba con bastante retraso a Alicante a causa de inundaciones en determinados tramos de la línea, accidentes o avería de la locomotora titular. Como consecuencia de estos retrasos, la pareja que formaba la tripulación (Jefe de Expedición y Oficial/Ayudante), ambos con base en Madrid, estaban obligados a pernoctar en Alicante al exceder las horas de servicio continuado y no cumplir con el mínimo de horas de descanso entre la llegada a Alicante y la salida del Tren Postal (Asc) de la noche.

Esta regla no era aplicada al subalterno que cubría el turno Chinchilla-Alicante y regreso a Chinchilla pues raramente rebasaba el límite de horas de descanso.

Quedarse y pernoctar en Alicante siempre era bien recibido por la mayoría del turno de ambulantes madrileños pues les permitía disfrutar de dos días adicionales de descanso aprovechados para visitar la ciudad en invierno o disfrutar de las playas en verano, percibiendo además dietas por manutención y gastos.

Para dar solución a esta incidencia era necesario preparar un turno de relevo de la tripulación titular formado por miembros de la plantilla de Alicante ya que, la tripulación relevada regresaba a Madrid viajando como “agregados” en el Tren Postal (Asc) la noche siguiente.

UN VIAJE A MADRID POR RELEVO DE LOS AMBULANTES.- Tuve ocasión de hacer uno de esos viajes, creo que fue por el mes de noviembre del año 1984, por el retraso en la llegada del tren a Alicante (más de seis horas) a causa de los cortes de varios tramos de vía provocados por una fuerte tormenta cerca de Almansa.

Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido de aquello (33 años), voy a tratar de explicar como se organizaba un viaje de relevo de los ambulantes titulares del Tren Postal Alicante-Madrid y los servicios prestados a bordo utilizando mis apuntes.

En este caso, solo fue necesario sustituir al Jefe de la Expedición porque el Oficial/Ayudante titular decidió volver a Madrid por su turno.

Desde primeras horas de la mañana el Jefe de Servicio del Pabellón Postal ya sabía la hora aproximada de llegada del Tren Postal a la estación (12:50 horas) lo que comunicaba tal incidencia a la Jefatura Provincial de Alicante para que se pusiera en marcha la maquinaria para organizar el viaje de relevo de los ambulantes.

En primer lugar, el Jefe de Servicio (Sr. Casanova) era el responsable de formar la tripulación nombrando a un funcionario del Cuerpo Ejecutivo como Jefe de Expedición (siendo yo el designado) y el compañero de Madrid del Cuerpo de Oficiales como Oficial/Ayudante; un segundo Oficial/Ayudante (Muñoz) y dos subalternos (Cortés y Ribera) cubrían el turno Alicante-La Encina, además del subalterno de Chinchilla que regresaba por su turno. Total: 6 miembros.

El Negociado de Personal de la Admón. Pral. de Alicante era el encargado de expedir un “Vaya” a cada miembro de la tripulación. Lamentablemente, no tuve la precaución de guardarme al menos uno como recuerdo de los viajes que hice.

¿Qué es un “Vaya”? Se preguntarán. Es una credencial que autoriza un viaje o servicio encomendado a los miembros de una tripulación ambulante, en este caso por servicio en el Tren Postal. Era el único documento necesario para justificar y percibir las correspondientes dietas por gastos de manutención.

Dice el Artículo 222 de las Ordenanzas referente a los “VAYAS Y LIBROS-VAYAS”: Todos los funcionarios ambulantes y conductores de correspondencia iban provistos de un (Vaya), credencial expedida por la autoridad postal competente, que recoge el mandato del Jefe del Estado a las autoridades y representaciones oficiales para que presten auxilio a los correos de la Nación y que obliga a estos a comportarse con el decoro, fidelidad y rectitud que el cargo requiere. En este documento constaran los nombres de los empleados o agentes que sirvan la expedición, la fecha y hora de salida y las Oficinas donde deba ser entregada la correspondencia.

El Jefe o encargado de la expedición consignara en el “Vaya” todas las incidencias que se produzcan durante la prestación del servicio, y si la importancia de aquellas lo requiera, podrá consignarlas el funcionario que siga en categoría, si la expedición estuviera servida por mas de uno, conjuntamente, o por separado si ambos no se pusieran de acuerdo para su redacción. En todo caso, las notas se autorizaran con la firma del empleado que las redacte y con el sello de la expedición.

Las incidencias deberán consignarse inmediatamente después de ocurridos lo hechos, indicando la fecha, hora y lugar del recorrido en que se extiendan. Si la incidencia fuera de importancia, se participara por la vía de comunicación mas rápida a la administración de la que la expedición dependa y a la Dirección General. (Foto 9).

ZARAGOZA C. C. P.

EL JEFE PROVINCIAL DE COMUNICACIONES DE _____, dispone:
 VAYA el Jefe de la expedición ambulante D. _____
 funcionario del Cuerpo _____, encargado de la de esta fecha
 desde ZARAGOZA C. C. P. hasta TREN POSTAL
 Ordena el Gobierno Nacional a las autoridades civiles y militares se dejen transitar libremente y den el auxilio
 que necesitare, por convenir así al servicio nacional y público.

— Oficiales:
 D. _____ (1) _____ (2)
 D. _____

— Ayudantes Expedición:
 D. _____
 D. _____
 D. _____
 D. _____

— Ayudantes Postales/Subalternos:
 D. _____
 D. _____
 D. _____
 D. Carlos Pando Aznar

En ZARAGOZA de 24 de 11 de 1993

Sede de la Oficina 130
 Sede de la Estación _____
 Coche/s _____

INCIDENCIAS

CDOS. CARTAS
 hora llegada 13:00
 Fdo. _____

AGREGADOS

Nombre y apellidos	N. R. P.	Trayecto	Depende de

(1) Cuerpo al que pertenece.
 (2) Oficina a la que está adscrito.
 (3) Si el espacio no es suficiente, agréguese las hojas suplementarias precisas.

Foto 9.- “Vaya” de un subalterno de servicio en el Tren Postal 1 Noreste y matasellos fechador utilizado por los Ambulantes del Expreso Alicante-Madrid. (Foto: Félix Mínguez Lázaro)

En torno a las 18:00 horas, después de descansar un rato en mi casa, acudí al Pabellón Postal para tomar el servicio. En primer lugar, actuando como Jefe de Expedición del Tren Postal, recogía los “Vayas” de manos del Jefe de Servicio del turno de tarde y firmaba en el libro de asistencia de los ambulantes.

Antes de salir revisaba el maletín de cuero por si era necesario proveerme de material necesario para el servicio: matasellos/fechadores para cartas ordinarias, certificadas y valores, formularios para despachos y “mapones”, etiquetas blancas (ordinaria) y rojas (certificados), plomos, lacre, cuerda bramante, etc.

En el Negociado de Certificados, al mando de los turnos estaban el Sr. Saiz o Miguel Sánchez, retiraba bajo firma: los despachos de Valores Declarados (DV) previa revisión de los precintos sellados con lacre; los “mapones” con despachos de cartas certificadas, reembolsos y paquetes postales generados por el turno de la mañana y la documentación cerrada hasta las 18 horas de la tarde.

Por último, recogía los despachos marcados con EV (Etiqueta Verde) cerrados por el Negociado de Aviación.

Una hora antes de la salida (18:20), los miembros de la tripulación, provistos de bocadillos y bebidas para la cena, marchamos hacia la vía 11 (muelle de mercancías), donde estaba estacionada la rama de Alicante del Tren Postal (Asc). En esa época, el tren estaba formado por un coche-estafeta *DGCT P3-3000* + furgón postal *FP PD 150* + furgones *DDT 8000* + *DDT 8000* + *DDJP 2000*.

*LOS COCHES-ESTAFETAS P3-3000/3200.- El gálibo era más estrecho que los precedentes *P1-1500* o *P2-2000*, aunque las puertas de intercomunicación entre el coche-estafeta y el furgón *PD 10/150* (nunca entre estos y los furgones de RENFE) permitían a los subalternos moverse para clasificar y almacenar las sacas de correo.*

Los P-3 llevaban ejes Minden-Deutz, cuarto de aseo con ducha, cocina completa con frigorífico, estufa de carbón y un sillón de orejeras para dar “cabezadas” entre estaciones con entrega del correo.

A partir del coche 3055, los P3 disponían de un generador eléctrico propio para suministrar calefacción al coche por circulación de aire caliente.

Las cuatro literas se utilizaban para dormir a turnos en función de las tareas acabadas y, normalmente, a partir de la salida de La Encina; las dos del cuarto interior estaban reservadas para el Jefe y el Oficial/Ayudante (turno de Madrid) y las otras dos de fuera, por alguno de los subalternos del turno y/o para algún miembro que viajara “agregado” a la expedición. (Foto 10).



Foto 10.- El coche-estafeta P3-3221 de la serie “corto”. (Foto: Eugeni Cardona)

Una vez a bordo, lo primero que hice fue anotar y unir al “*Vaya*” principal del Jefe de Expedición, los “*Vayas*” del resto de tripulantes indicando turnos y destinos:

- 1 Jefe de la Expedición..... Alicante - Madrid
- 1 Oficial Ayudante..... Madrid - Alicante - Madrid
- 1 Oficial Ayudante..... Alicante - La Encina - Alicante
- 2 Subalternos..... Alicante - La Encina - Alicante
- 1 Subalterno..... Chinchilla - Alicante - Chinchilla
- 1 Subalterno..... Albacete - Madrid - Albacete

Cada miembro de la tripulación conocía perfectamente los servicios a desempeñar en función de su cargo o categoría: Los subalternos se encargaban de la apertura y cierre de las sacas colocadas previamente en el borde de las mesas o colgadas en ganchos y anillas, con sus etiquetas indicando el destino. Los Oficiales/Ayudantes se encargaban de la distribución y clasificación de la correspondencia ordinaria.

Yo, como Jefe de Expedición, tenía la misión de anotar y expedir hojas de despacho detallando el origen y destino de los certificados y paquetes postales además de anotar los despachos recibidos en las estaciones del trayecto en los “mapones” abiertos para entregar en las estaciones de enlaces o para los negociados de Madrid. La custodia y control de los Despachos de Valores Declarados (DV) estaba bajo mi responsabilidad, así como, de la entrega individual de los envíos y objetos con valor declarado (PV y OA) en las estaciones de la línea.

Los Pliegos de Valores (PV) eran unos sobres especiales donde se enviaban documentos de valor, cheques bancarios y divisas. Iban cruzados con hilo bramante, sellados y lacrados con lacre en el reverso.

Los Objetos asegurados (OA) comenzaron a circular a partir de lo dispuesto en el *Real Decreto de 30 de junio de 1858 por el que autoriza la remisión por correo de paquetes conteniendo alhajas, muestras u otros efectos de poco valor y volumen (nunca dinero), “siempre que el objeto que contengan no sea líquido, frágil, punzante, ni inflamable. Que esté suficientemente resguardado en una caja de madera o metal. Que su peso no exceda (incluido el embalaje) de una libra y sus dimensiones de 22 centímetros de largo, 44 de ancho y otro tanto de alto.*

Los PV y OA dirigidos a un mismo destino se agrupaban en sacas lacradas y selladas formando los despachos de Valores Declarados (DV).

El impositor tenía la obligación de consignar en el anverso del envío el valor real del contenido asegurado por el que abonaba la tasa de franqueo, aunque, en la práctica, consignaban un valor testimonial (menor al real asegurado) para reducir el coste del franqueo. Durante los años que estuve prestando el servicio los PV y OA iban asegurados solamente por 1.000 pesetas. Esto conllevaba un riesgo para el remitente porque, en los casos de extravío, no en los de robo, incendio, deterioro u otra causa análoga, la Administración se obligaba a responder en función del valor declarado por el remitente en el anverso del envío, nunca por el valor real de las divisas, cheques bancarios, alhajas y otros efectos asegurados. (Foto 11).



Foto 11.- Año 1984. El autor (con unos años menos) ejerciendo de Jefe de Expedición a bordo del coche-estafeta DGCT 3015, rama de Alicante del Tren Postal Levante. (Foto: Diego Tárraga Vives)

Las cartas ordinarias se clasificaban y distribuían en diversas mesas: “general”, “provincia de Alicante”, “estafetas de la línea” y “distritos postales” (Alicante, Madrid, Barcelona y Valencia). Debo resaltar la implicación y esfuerzo de la tripulación en las tareas de clasificación, cierre y atado de las sacas con el fin de tener todo dispuesto antes de la primera entrega en Novelda-Aspe, consecuencia del trabajo realizado en equipo. (Foto 12).



Foto 12.- Miembros de la tripulación del Tren Postal (Oficial, Manolo Ribera y Muñoz) clasifican el correo antes de la salida de Alicante. Mi hijo Ignacio posa entre ellos. (Foto: Diego Tárraga Vives).

Unos minutos antes de la salida, un subalterno portaba una carretilla con las últimas sacas de correspondencia ordinaria y certificada cerradas a última hora a modo de “Pabellón Postal Alcance”.

La hora de salida del Tren Postal Alicante-Madrid (Asc) variaba en función de la parte del año y de las prioridades de circulación que tenía RENFE con sus trenes de viajeros, siendo normal situarla en la franja comprendida entre las 19:20 y las 21:00 horas. En el viaje que hice en noviembre del año 1984 la salida de Alicante se inició a las 19:25 horas desde la vía 11 del muelle de mercancías.

A veces, los furgones del Postal eran estacionados a primeras horas de la tarde en topes de la vía 6 para facilitar las tareas de carga a los subalternos que portaban carretillas y remolques con sacas procedentes del Pabellón Postal, tal como aparece en la foto del forero *lauria 1226* (ForoTrenes). (Foto 13).



Foto 13.- La RENFE 1926 EMD/GM estacionada en la vía 6 engancha los furgones de Renfe antes de acoplarse en cabeza del Tren Postal. (Foto: *lauria 1226* Archivo ForoTrenes)

(En el argot de los ambulantes, el término “Desc”(descendente) se aplicaba a los trenes que salían de Madrid “descendiendo” hacia sus destinos y “Asc” (ascendente), a los trenes que partían desde sus respectivos orígenes “ascendiendo” hacia Madrid).

Tras anotar en el “Vaya” la hora real de salida (19:25), con cinco minutos de retraso, el Tren Postal Levante (Asc) nº 50325 salía de Alicante encabezado por una locomotora diésel RENFE 1900 EMD/GM “Macosa” y una composición formada por un coche-estafeta DGCT P3-3000 unido al furgón FP PD 150 + furgones DDT 8000 (Murcia-Madrid) + DDT 8000 (Murcia-Valencia) y DDJP 2000 (Murcia-Alcázar), los tres últimos, procedentes de Murcia llegados en tren 50324.

El tren marchaba sobre el trazado de vía única desde Alicante a La Encina sin efectuar paradas en las estaciones de S. Vicente, Agost y Monforte del Cid.

La tripulación tenía “prisas” por terminar las tareas (tirar, atar y ensacar las sacas de cartas) con el fin de aprovechar los minutos de marcha entre estaciones para echar las habituales partidas de “chinchón a peseta el tanto”, el tradicional juego de cartas que tanto gustaba jugar a los ambulantes postales.

Tras la entrega del correo en “*Novelda-Aspe*”, el tren era apartado unos minutos en la vía 2 de “*Monóvar-Pinoso*” a la espera del cruce con un Talgo III procedente de Madrid. La siguiente entrega se efectuaba en “*Elda-Petrel*”; diez minutos más tarde en “*Sax*” y la siguiente en “*Villena*” con enlace con el Ambulante Circular por carretera “*La Encina Est.-Villena-La Encina Est.*” con entregas en las estafetas de Beneixama, Banyeres, Bocairent, Alcoy, Ibi, Castalla, Onil y Biar.

Tras acometer la rampa situada a la salida de Villena, el tren realizaba una breve incursión en la provincia de Albacete con paraba en “*Caudete*” donde se efectuaba una nueva entrega del correo. (Foto 14).



Foto 14.- La RENFE 1980 EMD/GM encabeza la rama de Alicante del Tren Postal Levante (Desc) a su paso por Elda/Petrel camino de Alicante Tº. (Foto: Philip Wormald)

Según el gráfico de marcha proporcionado por *Alejandro Tomás del Pozuelo*, compañero del Cuerpo Ejecutivo de Correos, el Tren Postal (Asc) nº 50325 tenía la llegada oficial a “*La Encina*” a las 23:12 horas. En este viaje, se estacionó en la vía 4 (lado Alicante) a las 23:17 horas sin recuperar los cinco minutos de retraso. El Oficial/Ayudante y los dos subalternos de Alicante se apeaban del tren continuando sus tareas en el Pabellón de Correos de La Encina. El Postal tenía asignada una parada de una hora y ocho minutos (23:17_00:25) a causa de las maniobras con los furgones DDT y vagones DDJP 2000 de las ramas de Valencia y Alicante. (Foto 15).



Foto 15.- El antiguo Pabellón de Correos (en desuso) situado entre las vía 2 y 4 de La Encina. (Foto: Diego Tárraga Vives)

Cuatro minutos antes de nuestra llegada (23:16) y a la hora, ha efectuado la entrada por vía 2 (lado Valencia) la rama de Valencia del Tren Postal Levante (Asc) nº19981 encabezado por una locomotora eléctrica RENFE 7600 “Alsthom”. La 1900 diésel procedente de Alicante se encargaba de hacer las maniobras para reordenar los furgones de ambas ramas. Posteriormente, se estacionaba en la vía 6 del lado Alicante a la espera de acoplarse en cabeza de la rama de Alicante del Tren Postal Levante (Desc) con llegada prevista en torno a las 03:30 horas. A las 00:25 horas, reordenados los furgones DDT y vagones DDJP 2000 de ambas ramas y recuperados los cinco minutos de retraso, el Tren Postal Levante (Asc) nº 19981 efectuaba la salida de La Encina formado con esta composición:

Locomotora 276 “Alsthom” + (Rama Valencia) DGCT P3-3000 + furgón FP PD 150 + (Rama Alicante) DGCT P3-3000 + furgón FP PD 150 + DDJP 2000 (Valencia-Madrid) + furgón DD 5000 (Valencia-Madrid) + furgón DDT 8000 (Murcia-Madrid) + DDJP 2000 (Murcia-Alcázar) destinado a Sevilla y acoplado al tren 991/992).

En el trayecto Alicante/Madrid había cinco importantes estaciones donde se cruzaban entregas del correo con otros ambulantes postales:

- 1. En “La Encina Est.” (23:12_00:25), se desacoplaba el furgón DDT 8000 (Murcia-Valencia) para acoplarlo por cola a la rama de Valencia del Tren Postal Levante (Desc) n°19980; se dejaba el correo recibido en las estafetas de línea para entregar al Amb. “Exprés Murcia-Valencia” (Desc) acoplado al Expreso 902 Granada-Barcelona (04:30) y el recibido para entregar en el tramo La Encina-Valencia por el Tren Postal Levante (Desc).*
- 2. En “Chinchilla” (01:30_01:33) bajaba el subalterno que acababa el servicio. En esta estación se descargaba el correo recibido de la línea Alicante-La Encina para entregar a los ambulantes del Correo Madrid-Cartagena (Desc) que tenía la llegada sobre las 04:30 horas de la madrugada.*
- 3. En “Albacete” efectuaba una parada de una hora (01:42_02:42) y subía el subalterno del turno que cubría el servicio Albacete-Madrid Atocha.*
- 4. En “Alcázar de San Juan” (04:29_04:44), se dejaba el correo para las diversas zonas de Andalucía y se desacoplaba el DDJP 2000 (Murcia-Alcázar) para acoplarlo al tren 991/992 con destino Sevilla.*
- 5. En “Aranjuez” (05:55_05:58), se dejaba el correo para los ambulantes del DGCT 1500 acoplado al Ómnibus Madrid Atocha/Valencia T° (por Cuenca).*

Año 1987. Foto de la tripulación del Tren Postal Levante (Asc) tras la salida de Albacete: el Sr. Marín (subalterno) sentado a la izquierda; en el centro aparezcuyo (Jefe de Expedición) y el Oficial/Ayudante de Madrid, a la derecha. (Foto 16).



Foto 16.- Año 1987. Tripulación del Tren Postal a la salida de Albacete. (Foto: Diego Tárraga Vives)

El paso del 'Postal' por el tramo de vía en obras a causa de la tormenta en "Almansa" estaba limitado a 30 km. La hora de paso por las estaciones con entregas era: "La Roda de Albacete" (03:11); "Villarrobledo" (03:44) y "Socuéllamos" (03:59). Tras el paso por "Río Záncara" y "Campo de Criptana", el tren entraba en "Alcázar de San Juan" donde efectuaba una parada de 15 minutos (04:29_04:44) y donde se desacoplaba el vagón DDJP 2000 con destino Sevilla.

Siendo las 04:44 de la madrugada, con bastante frío, la RENFE 7600 "Alsthom" efectuaba la salida de Alcázar tirando con fuerza del Tren Postal (Asc). Una vez acabada la entrega de la documentación y con todo el servicio controlado, me echaba en la litera bien sujeto para tratar de dormir un rato porque, recuerdo que en otro de estos viajes, los fuertes traqueteos causados por el mal estado de la vía me sacaron de la litera y me echaron al suelo.

La siguiente entrega se efectuaba en "Villacañas" (05:05), estación con ramal de enlace con Quintanar de la Orden (solo mercancías). Casi una hora después el tren llegaba a "Aranjuez" (05:58) donde dejábamos el correo para los Ambulantes del Ómnibus Semidirecto 2140 Madrid-Valencia por Cuenca (Desc) cuyo coche-estafeta acoplado era uno de la serie DGCT 1500.

A través de la ventanilla miraba el entorno de la estación de Aranjuez, ciudad que dio nombre a la inmortal obra "El Concierto de Aranjuez" compuesta por el maestro Joaquín Rodrigo, donde se alza el Palacio del Real Sitio de Aranjuez rodeado de hermosas arboledas, rosaledas y huertas regadas por el río Tajo.

Tras la salida, el tren cruza el puente sobre el Tajo iniciando la última parte del recorrido pasando sin parar por las estaciones de "Seseña", "Ciempozuelos", "Valdemoro", "Pinto", "Getafe-Alicante", "Villaverde Bajo" y "Santa Catalina" antes de acabar en el conglomerado de vías de "Madrid Atocha".

El Oficial/Ayudante se encargaba de distribuir el correo recibido en Aranjuez, el subalterno, Sr. Marín terminaba de cerrar, atar y ensacar las sacas de cartas ordinarias (etiquetas blancas), certificadas (etiquetas rojas) y Urgentes para cursar por avión y yo me ocupaba del cierre de la documentación de servicio. Tras firmar el "Vaya", anotaba y totalizaba los "mapones" con los últimos despachos de certificados, paquetes postales y valores; revisaba el lacre de los sellos de los (DV) y guardaba el material (etiquetas, cuerda, plomo, lacre, etc) en el maletín de cuero.

Finalmente, tras recoger nuestros enseres personales, dejamos el coche-estafeta listo y en perfectas condiciones para uso del turno siguiente.

Pasábamos junto a la bandeja de vías de estacionamiento y mantenimiento de trenes de Santa Catalina en torno a las 07:20 de la mañana. El maquinista de la "francesa" 7600 "Alsthom" iba reduciendo gradualmente la velocidad conforme se aproximaba a la zona de cambios de Atocha. La marcha era intermitente pues era hora punta y la mayoría de semáforos aparecían en amarillo (anuncio de parada) a causa del intenso tráfico que soportaba este tramo de línea.

A las 07:30 horas, tras una breve parada ante la señal de entrada, el tren Postal Levante nº 19981 transitaba lentamente sobre el enjambre de cambios y travesías de unión doble/triple hasta tomar la aguja que conduce hacia los muelles de las vías 9-10-11 de "Madrid Atocha Mercancías" reservadas a los trenes postales.

La máquina quedó estacionada frente a la topera de la vía 10 donde una cuadrilla de subalternos efectuaba un particular “zafarrancho” de carretillas mecánicas con sus remolques para acercarse hasta las puertas del coche-estafeta y furgón postal para descargar los centenares de sacas de correspondencia ordinaria, certificada, paquetes postales e impresos.

Los tres miembros de la tripulación nos encaminamos hacia la Oficina de “Alcance-Mediodía” para efectuar la primera entrega de la documentación. (Madrid-Atocha recibió el sobrenombre de ‘Mediodía’ debido a la ubicación del edificio de su primitiva estación que miraba hacia el mediodía). (Foto 17).



Foto 17.- Año 1964. Muelles de Madrid-Atocha. Vías laterales 9-10-11 y otras innumeradas donde se estacionaban los Trenes Postales. (Foto: Archivo Histórico Fernandomuñoz.com)

Yo, como Jefe de la Expedición, era el responsable de entregar la documentación de servicio al Jefe de Servicio de la Estafeta “Alcance Mediodía” quien la recibía bajo firma: ‘mapones’ de despachos de certificados y Valores Declarados (DV).

LAS OFICINAS “ALCANCE”.- Se crearon en el año 1869. Estaban ubicadas en las estaciones de ferrocarril y su función primordial era la de dar salida a la correspondencia depositada a última hora en los buzones.

Tanto en la fachada del Palacio de Cibeles como en la estafeta de la estación del “Mediodía” había unos buzones especiales “ad hoc” llamados (Buzones-Alcance), donde los usuarios podían depositar la correspondencia generada por los particulares y por las empresas tras el cierre a última hora.

Este tipo de correspondencia se enviaba a la estación de Atocha después de haber partido los trenes-correo con sus Ambulantes a bordo con la obligación de las autoridades postales de despacharla fuera de hora.

El correo generado viajaba en el siguiente tren, normalmente trenes rápidos o expresos nocturnos con salida inmediata y que circularan en la misma dirección, con el objetivo de “alcanzar” a tiempo en una determinada estación de la línea al tren precedente.

En ella se realizaba la entrega de la correspondencia despachada fuera de hora al Ambulante del tren-correo “alcanzado”. De ahí procede la denominación “Alcance”. Los matasellos fechadores usados para matasellar las cartas ordinarias, sobres franqueados y otros objetos postales era redondos, llevaban la mención “Alcance” y el nombre de la estación correspondiente.

Como muestra de lo indicado, los envíos de la foto adjunta llevan la inscripción Madrid “ALCANCE MEDIODIA” y “ALCANCE NORTE, refiriéndose al servicio prestado en las estaciones de Madrid-Atocha (Estación del Mediodía) y Madrid Ppe. Pío (Estación del Norte). (Foto 18).



Foto 18.- Envíos fechados en las estaciones de Alcance de Madrid. (Fuente: Ágora de Filatelia)

Sobre las 07:50 horas de la mañana, finalizaba la primera de las entregas de la documentación en la estafeta “Alcance Mediodía”, un furgón del Parque Móvil (PMM) esperaba en el patio de carruajes de la estación de Atocha para llevarnos hasta el Palacio de Comunicaciones, sede central de Correos de la Plaza de Cibeles donde finalizaba la última de las entregas de la documentación de servicio. La planta baja del Palacio era un autentico laberinto plagado de mesas, máquinas clasificadoras, despachos y departamentos, por lo que tuve que preguntar a los compañeros donde encontrar el del Jefe de Servicio.

En primer lugar, entregaba la saca de cartas urgentes para enviar por avión y los “Vayas” de la tripulación para su sellado con el Visto Bueno, acto necesario para la posterior justificación y percepción de las dietas por gastos de manutención.

A continuación, iba pasando por los respectivos negociados donde entregaba la documentación correspondiente: en el de Certificados entregaba los “mapones” con despachos de cartas certificadas y paquetes postales (PP); en el de Valores los despachos de Valores Declarados (DV) y por último, la documentación de los paquetes internacionales marcados con Etiqueta Verde (EV). Aquí acababan mis servicios como Jefe de Expedición de la rama Alicante del Tren Postal Levante.

MI ULTIMO VIAJE DE AMBULANTE .- *En el invierno del año 1987 realicé mi último viaje profesional entre Alicante y Madrid Atocha a bordo del Tren Postal. El paso por La Mancha era sinónimo de frio y gracias a la calefacción producida por el generador del coche-estafeta la temperatura del interior era confortable.*

Desde la puerta trasera del furgón PD 150 pude tirar la fotografía adjunta a pesar del frío donde la RENFE 276.068 “ALSTHOM” tiraba del Tren Postal. (Foto 19).



Foto 19.- Año 1987. La RENFE 276.068 ALSTHOM tira del Tren Postal Levante camino de Madrid Atocha. (Foto: Diego Tárraga Vives)

En las noches de invierno, con temperaturas por debajo de cero, no era agradable sacar la cabeza fuera del coche, pero, no había más remedio que armarse de valor, abrir la puerta y hacer las entregas. Los 15 minutos de parada en Alcázar los aprovechaba para bajar a la Fonda y tomar un reconfortante café con leche caliente al calor de la estufa. Nada más pisar al andén y a causa del frío, los pies, las manos y las orejas estaban acartonadas y no respondían a las órdenes que enviaba el cerebro. Recuerdo a mi padre en casa exclamar alarmado al oír las temperaturas mínimas en los pueblos de la provincia de Albacete (él era natural de Ontur), noticia emitida en el “Parte de las 10 de la noche” de aquella RNE y sus comentarios sobre sus años de segador en estas tierras donde, según pensaba, el trabajo nvernal soportado con temperaturas bajo cero convertían las labores en La Mancha como “matasegadores”.

‘UN DÍA DE TRENES’ EN MADRID Y EL VIAJE DE REGRESO

Nada más salir del Palacio de Comunicaciones por la calle Montalban, compartimos el desayuno en el desaparecido kiosko del Paseo del Prado a escasos metros de la Plaza de la Diosa Cibeles. Yo tomé el clásico café con leche y churros y el compañero un “carajillo” de Garbey. (Gonzalo Abello, ambulante de Madrid, decía que se los tomaba porque era necesario “desengrasar” las arterias). El reloj del Palacio marcaba las 08:30 horas de aquella semi nublada y fría mañana del mes de noviembre de 1984 y disponía de muchas horas para ‘zascandilear’ por las calles y plazas de Madrid.

En primer lugar, decidí visitar las otras dos importantes estaciones de la capital: Príncipe Pío (Estación del Norte) y Madrid-Chamartín. Las fotos siguientes muestran varios ejemplos de la frenética actividad desarrollada por el personal de Correos (Ambulantes y subalternos) en los muelles y andenes de ambas estaciones. En la primera, un subalterno descarga en la carretilla sacas procedentes del coche-estafeta DGCT 2053 (librea verde años 70), acoplado a uno de los expreso de Andalucía llegado a Madrid-Atocha a primeras horas de la mañana. (Foto 20).



Foto 20.- Descarga del coche-estafeta DGCT 2053 (P2) llegado a Madrid-Atocha. (Foto: Revista Vía Libre)

Anduve un buen rato andando entre vías hasta llegar al puente de señales situado a la altura de los antiguos Talleres Generales de Atocha. (Foto 21).



Foto 21.- Puente de señales a la salida de Madrid Atocha. (Foto: Diego Tárraga Vives)

Príncipe Pío o Estación del Norte, fue sede del Tren Postal 3 Noroeste (Madrid/Galicia/Asturias) desde su creación hasta su concentración en el CCP de Chamartín. En la foto, los subalternos descargan las sacas de uno de los coches-estafeta DGCT 2000 (P2) que podría ser componente del Expreso “Rías Altas” o “Rías Bajas” recién llegados a Madrid-Príncipe Pío. (Foto 22).

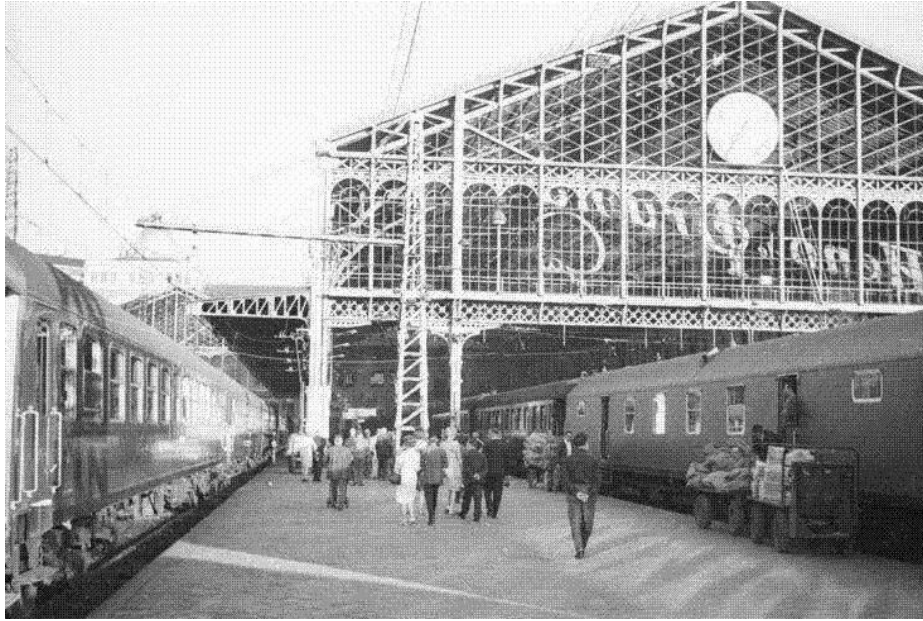


Foto 22.- Años 70. Coche-estafeta DGCT 2000 (P2) componente de los expresos “Rías Altas/Bajas” bajo la marquesina de Madrid Príncipe Pío. (Foto: Revista Vía Libre)

En este viaje, del mismo modo que lo hice en otros anteriores, visité la estación y estuve transitando por las vías del depósito de Madrid Príncipe Pío antes de ser desmantelado. Me impresionó la 251.030 “Mitsubishi” con librea original azul/gris que había traído desde Medina del Campo hasta Madrid el *Expreso 856 “Rías Bajas” Vigo/Pontevedra*, a la que le hice la foto adjunta. (Foto 23)



Foto 23.- La 251.030 que ha traído el Expreso 856 “Rías Bajas” descansa en el depósito de Ppe. Pío. (Foto: Diego Tárraga Vives)

Me queda el recuerdo de su fachada y el singular vestíbulo; las catenarias y postes del tendido eléctrico tipo Norte y las vías pobladas de máquinas 269 “Mitsubishi” con librea verde que han remolcado la mayoría de los expresos nocturnos llegados a la estación a primeras horas de la mañana. (Foto 24).



Foto 24.- “Sinfonía en verde” en la estación de Madrid Príncipe Pío. (Foto: Diego Tárraga Vives)

El CCP de Chamartín fue construido en el año 1967 y está formado por cuatro plantas en vertical, una planta cero, dedicada a muelle de camiones, y dos sótanos, en el primero de los cuales está situado el digestor o colector general de entradas y salidas de correo. Las instalaciones cuentan con una parte netamente ferroviaria, compuesta por cuatro vías (22 a 26) que enlazan con la estación de Chamartín, y varios fosos para la revisión y mantenimiento de los coches.

La correspondencia que llega al CCP por los trenes postales se recibe, de forma mecanizada, en el digestor o distribuidor general a través de tres caminos de cintas, conocidos por su orientación geográfica como túnel norte, central y sur hacia los respectivos departamentos para su posterior clasificación y distribución.

(Texto extraído de la Revista Vía libre).

Nunca tuve ocasión de entrar como profesional en el CCP de Chamartín porque, como es sabido, en la época que estoy tratando el Tren Postal Levante aún operaba desde los muelles de Madrid Atocha.

Desde la entrada en servicio del CCP de Chamartín en el año 1969, las vías 22 a 26 fueron testigos de la salida diaria de todos los Trenes Postales. Los servicios se prestaban los siete días de la semana, con la excepción del 25 de diciembre y 1 de enero, hasta la supresión de los mismos en junio del año 1993. (Foto 25).



Foto 25.- Desde los andenes de Madrid Chamartin se ven los Trenes Postales estacionados en las vías 22 a 26, bajo los muelles cubiertos del CCP (Correos). (Foto: Diego Tárraga Vives)

Sobre las 18:30 horas, cansado de tanto andar por las calles de Madrid y antes de entrar en la estación, me pasaba por “El Brillante”, la popular cervecería ubicada en la misma Glorieta de Atocha, donde me gustaba comprar sus famosos bocadillos de calamares para la cena. (Foto 26).



Foto 26.- La popular cervecería “El Brillante” de la Glorieta de Atocha. (Foto: Archivo Bar El Brillante)

Después de dejar la bolsa con mis enseres en el coche-estafeta DGCT 3000 (P3) de la rama de Alicante del Tren Postal Levante nº 19980/50327 estacionado en el muelle de la vía 10, aprovechaba los minutos previos a la salida para dar un paseo por los andenes centrales de la estación donde pude saludar a los ambulantes que trabajaban a bordo de sus coches-estafetas y ver las maniobras de formación, estacionamiento y acople de las máquinas a sus respectivos expresos nocturnos.

¡Ver tantos trenes en movimientos era una autentica gozada para los que amamos el ferrocarril convencional!

A esa hora, una máquina diésel RENFE 2100 ALCO en función de maniobras y dos tractores RENFE 10300 y 309, se turnaban en la formación de los expresos nocturnos traídos desde las vías de estacionamiento de Santa Catalina, trenes compuestos por hasta diez coches de 1ª y 2ª clase, literas y coches-cama de CIWL.

El tractor y la ALCO maniobraban con sus respectivas composiciones hasta dejarlas estacionadas en las vías 1 a 6, bajo la marquesina central y en las laterales 12 a 17 a la espera del acople de sus respectivas locomotoras de línea: las japonesas RENFE 269 “Mitsubishi” y en menor medida, alguna de las “francesas” RENFE 276 “Alsthom” para los expresos de Andalucía y las 354 de Talgo. (Foto 27).



Foto 27.- Una 2100 en tareas de formación de expresos en Atocha. (Foto: Jordi Rallo)

Según indicaba el panel de horarios siguiendo un orden cronológico de salidas, el primer tren en salir de Madrid-Atocha en esa franja horaria le correspondía al *Expreso “Costa de la Luz” (Madrid-Huelva)* con salida a las 21:45 horas; le seguía el *Expreso Madrid-Cádiz (21:55)*; el *Expreso “Costa del Sol” (Madrid-Córdoba-Málaga) (22:10)* y el *“Giralda Expreso” (Madrid-Sevilla)* que lo haría a las 23:00 horas. Lamentablemente, no pude ver el acople de sus máquinas ni la salida de los expresos citados porque nuestro Tren Postal Levante tenía la salida a las 21:10 horas, treinta y cinco minutos antes. (Foto 28).



Foto 28.- Matasellos fechadores utilizados por los Ambulantes de varios expresos nocturnos.
(Foto: Félix Mínguez Lázaro)

Antes de su traslado a Madrid Chamartín, el “*Expreso Costa Cálida*” (*Madrid- Cartagena*) partía normalmente desde las vías laterales 12-17 de Atocha (22:40). Salía remolcado por una locomotora 276 “Alstom” hasta Albacete donde era relavada por una de las RENFE 1900/333 diésel. Llevaba acoplado un coche-estafeta DGCT P2-2000 para el Ambulante Madrid-Murcia circulando segregado del Tren Postal Levante. (Foto 29).



Foto 29.- Matasellos fechadores del Ambulante TP Murcia-Madrid.
(Foto: Félix Mínguez Lázaro)

El tren estacionado en la vía 12 de la foto siguiente, encabezado por una 276 “Alsthom”, podría ser el *Expreso “Sierra Nevada” (Madrid-Granada-Almería)* a la espera de recibir la orden de salida. (22:30). (Foto 30).



Foto 30.- El Expreso “Sierra Nevada” espera la salida estacionado en la vía 12. (Foto: Jordi Rallo)

El *“Extremadura Expreso” (Madrid-Badajoz)* (23:35) estacionado en el grupo de vías 12 a 17, esperaba el acople de una RENFE 354 diésel de Talgo a un furgón DDT 9450 + coche-estafeta P3-3000 + Yft + T2 WL + BBL 8100, etc.

Conforme se acercaba la hora de salida, la actividad de los ambulantes a bordo de sus respectivos coches-estafetas DGCT 1500/2000/3000 era frenética a raíz de las montañas de cartas que llenaban las mesas.

Las carretillas eléctricas y remolques cargados a tope se movían por los muelles y andenes iluminados bajo la marquesina de Atocha al mando de un subalterno hasta situarse frente a las puertas de los furgones FP PD 10 y FP PD 150 donde descargaban las sacas de cartas, impresos y revistas.

La década de los 80 fue una época esplendorosa para los aficionados al ferrocarril convencional donde pudimos ver a decenas de trenes nocturnos circular durante la noche para llegar a sus destinos a primeras horas de la mañana. Muy a pesar nuestro, las largas y variopintas composiciones de material remolcado ya no las volveremos a ver ni disfrutar, salvo las circulaciones especiales de los ya citados “trenes históricos” cuya presencia nos devuelven por momentos a aquellos años.

En resumen, el Madrid-Atocha de los años 80 era mucho más divertido que el Madrid actual surgido tras la irrupción del AVE, una nueva época que, en mi opinión, es “bastante sosa e inexpresiva”.

El emblemático puente de señales de la estación de Madrid Atocha fue construido por la Compañía MZA. Estaba compuesto por señales mecánicas con brazos oscilantes rojos con franjas blancas para trenes de viajeros y azules con franjas blancas para maniobras. Las luces verdes, rojas y blancas de las señales se encargaron de regular el tráfico de la estación durante más de un siglo. (Foto 31).



Foto 31.- Maniobras de un tractor 309 con un expreso recién estacionado bajo el Puente de señales de Madrid Atocha. (Foto: Paco Zabala)

En torno a las 20:30 horas, una vez acabado mi paseo visual por los andenes iluminados de la estación, se acercaba el momento de regresar al muelle de la vía 10 donde estaba estacionado el tren. La tripulación estaba compuesta por un Jefe de Expedición (*Benito Sobrino, Gonzalo Abello, etc*); un Oficial/Ayudante (*Pablo Obono, Juan Intillaque, etc*); el subalterno que cubría el turno de regreso a Albacete (*Marín*) y yo, que viajaba en calidad de “agregado” a la expedición, tal como figuraba en mi “Vaya” firmado y sellado en Madrid Cibeles.

Antes de subir al tren, me acerqué hasta la cabeza de la composición para ver las operaciones de acople de la locomotora RENFE 276 (7600 “Alsthom”) y el ajuste de la manguera de freno de aire comprimido que realizaba un especialista.

Tras la máquina, la doble rama del Tren Postal Levante (Desc) nº 19980/50327 estaba formada por el coche-estafeta DGCT 3000 + FP PD 150 (Rama Alicante) + FP PD 10 + FP PD 150 + coche-estafeta DGCT 3000 + DDJP 2000 + furgón DD 5000 (Rama Valencia); también llevaba acoplados un furgón DDT 8000 (Madrid-Murcia) y en esa fecha, un furgón DDET 8000 para servicios de RENFE.

Una vez a bordo, dada mi condición de “agregado” a la expedición, me puse a las órdenes del Jefe de Expedición. Me asignó la tarea de “tirar” (clasificar) por distritos postales las cartas destinadas a las capitales de Valencia y Alicante y ayudar en las dirigidas a las oficinas de ambas provincias, además de colaborar en las entregas del correo en el trayecto desde Alcázar hasta La Encina.

Minutos antes de la salida, las últimas sacas de correspondencia ordinaria y certificada, procedentes de la oficina “Alcance Mediodía”, eran traídas hasta el coche-estafeta en una carretilla conducida por un subalterno. (Foto 32)



Foto 32.- Emblemática imagen de un Subalterno entregando al Ambulante las últimas sacas de cartas ordinarias, posiblemente procedentes de la oficina “Alcance Mediodía”. (Foto: MAN/ Revista Vía Libre)

A las 21:10 horas, un factor de circulación con farol y luz verde se acercó a la ventanilla de la RENFE 276 “Alsthom” para dar la orden de marcha. Tras aflojar el freno, el maquinista metía un par de puntos de aceleración a los motores de tracción iniciando la salida de “*Madrid Atocha Mercancías*”. El tren marchaba lentamente transitando sobre múltiples cambios de aguja y travesías de unión doble (TUD) antes de tomar la vía de salida hacia Alcázar de San Juan. (Foto 33).



Foto 33.- Travesías de unión doble (TUD) en las vías de Madrid-Atocha. (Foto: Paco Zabala)

Miraba fijamente como el tren abandonaba la estación de Madrid Atocha sabiendo con certeza que estaba viviendo la salida de mi último viaje profesional a bordo de un Tren Postal, una decisión que no tenía vuelta atrás.

Con la frente pegada al cristal de la ventanilla seguía el paso por las estaciones de la periferia de Madrid reflexionando sobre los nuevos retos profesionales que tenía que afrontar. Estar lejos de los trenes y renunciar a los viajes no era nada fácil para mí; solo con pensarlo me producía una enorme tristeza desasosiego por verme obligado a dejar un servicio tan buscado y deseado durante años.

En contraposición a tanto desasosiego, trataba de refugiarme en los recuerdos de aquellos viajes realizados a bordo de los coches-estafeta de la DGCT para combatir tanta incertidumbre. El aire fresco del exterior era muy agradable y me hacía sentirme bien mientras pensaba en la ilusionante responsabilidad que tenía encomendada: la apertura y puesta en servicio de la Caja Postal de Ahorros en Aspe, a la vez que ejercer el cargo de Director de dicha Sucursal. Me decía a mi mismo que, gracias al servicio prestado para la DGDC pude hacer realidad uno de mis deseos: viajar en tren y, además, lo pude hacer profesionalmente o “agregado”.

Finalizada esta breve reflexión personal, continuo narrando mi viaje de regreso a Alicante. Antes de abandonar la playa de vías de Madrid-Atocha, la lenta marcha permitía asomarse a la puerta del coche-estafeta P3-3000 para sentir y escuchar el ferroviario ruido de los ejes pasando sobre las juntas de carril sin soldar y los cambios de aguja, algo que no podía obviar porque era la última vez que veía desde el tren las luces que iluminaban las vías y marquesina de Atocha. (Foto 34).

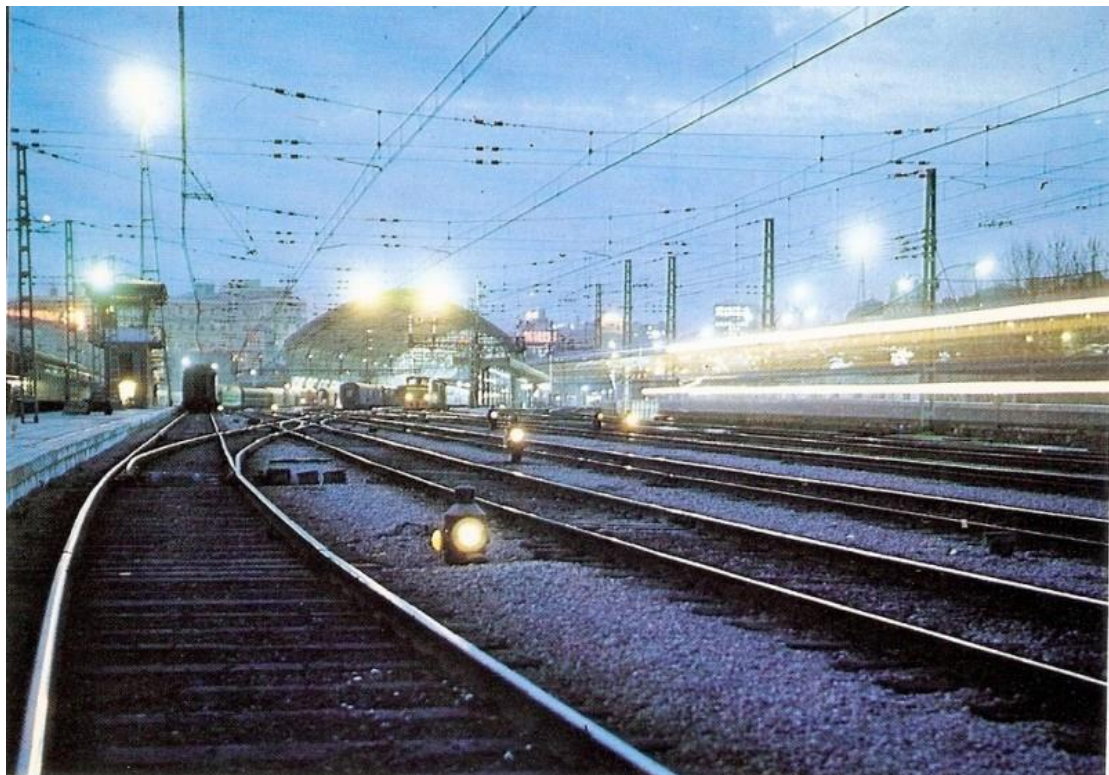


Foto 34.- Postal nocturna de Atocha tal como la recuerdo en mi último viaje. (Foto: Postal RENFE)

Apenas me quedaban fuerzas para mantenerme de pie tras haber pasado la noche del viaje de ida sin dormir sumado al cansancio del día pasado en Madrid.

Diez minutos después de la salida de Madrid Atocha, ya teníamos prácticamente preparadas las entregas a efectuar en las estaciones de la primera parte del recorrido una vez acabadas las tareas de clasificación y distribución y atadas las sacas de cartas recibidas de la oficina de Alcance. Tenía bastante sueño, pero era mi obligación prestar apoyo a los compañeros ambulantes, más aún viajando en calidad de “agregado” a la expedición.

En el viaje de ida tenía reservada una de las literas interiores del coche-estafeta en mi condición de Jefe de Expedición, sin embargo, para este de vuelta, podía utilizar una de las literas externas libres para los “agregados” o buscarme un rincón relleno de sacas vacías, a modo de cama, e intentar dormir a ratos.

El maquinista comenzaba a acelerar la marcha después de pasar junto a las bandejas de clasificación, mantenimiento y estacionamiento de trenes de *Santa Catalina* y el *TCR de Villaverde-Bajo*.

La “francesa” aceleraba gradualmente la marcha al pasar por las estaciones sin parada de *Getafe-Alicante*, *Pinto*, *Valdemoro*, *Ciempozuelos* y *Seseña*.

Justamente, una hora después de la salida (22:10) el tren llegaba a *Aranjuez*, estación donde efectuaba la primera parada y donde se recibía el correo de los *Ambulantes del Ómnibus Valencia-Madrid Atocha* (por Cuenca) cuya correspondencia ordinaria y certificada era clasificada y ensacada por la tripulación en tan solo quince minutos en virtud del trabajo en equipo.

En torno a las 22:20 de la noche, tras el paso por *Castillejo-Añover*, estación desde la cual se iniciaba la bifurcación hacia Algodor y Toledo, disponíamos de algo más de cuarenta minutos para cenar y echar unas partidas de “chinchón” (a peseta el tanto), hasta *Villacañas*, la siguiente parada donde se efectuaba entrega del correo.

El sueño empezaba a vencerme, por lo que opté por tumbarme un rato en una de las literas de fuera, bien cogido a la cincha que la sujetaba porque, tal como expliqué en el viaje de ida, los fuertes traqueteos causados por el mal estado de la vía movían el coche de tal manera que estuvieron a punto de echarme al suelo.

Cuarenta minutos después, el tren efectuaba parada y entrega del correo en *Villacañas* (23:08), estación desde la cual partía el ramal a Quintanar de la Orden.

Al filo de la medianoche, la Renfe 7600 “Alsthom” entraba en la vía 3 de *Alcázar* (lado Alicante) donde efectuaba una parada de veintidos minutos (23:28_23:50).

Un tractor de maniobras 10300 o a veces la propia máquina, acoplaba por cola el vagón DDJP 2000 (Alcázar-Murcia) procedente de Sevilla llegado en tren 991/992.

En Alcázar, una vez roto el sueño, aprovechaba los minutos de parada para bajar a la Fonda a tomar un café con leche con magdalenas y comprar sus famosas tortas en el andén al vendedor que las pregonaba a la llegada de los trenes expresos nocturnos. A esa hora de la madrugada venía muy bien comer alguna de ellas pues aún quedaban muchas horas de viaje antes de desayunar en Alicante.

Después de la salida de Alcázar y al cabo de unos minutos, ya teníamos clasificado el correo recibido del Pabellón Postal de Alcázar Estación procedente de las provincias de Ciudad Real, Jaén y de otras zonas limítrofes de Andalucía.

Era el momento de volver a la litera y dormir un rato, al menos hasta La Encina, aunque me pasaba la mayor parte del tiempo pegado a la ventanilla sin poder dormir a causa de los traqueteos. A causa de mi “insomnio” le dije al subalterno de Albacete y al Oficial/Ayudante de Madrid que podían seguir durmiendo pues yo me hacía cargo de las entregas en *Socuéllamos* (00:18_00:22), *Villarrobledo* (00:35_00:39) y *La Roda de Albacete* (01:08_01:12).

El aire de fuera era bastante frío. La doble vía y las largas rectas de esta parte del trazado estaban en buen estado, lo que la 276 “Alsthom” se permitía marchar a 100 Km/h, la velocidad máxima autorizada a este tipo de tren.

A las 01:43 horas y sin retraso, el Tren Postal entraba en la vía 2 de *Albacete* donde efectuaba una parada de 32 minutos. (01:43_02:15).

Inversamente a lo que ocurría a la ida, el subalterno con base en Albacete se bajaba del tren tras finalizar su turno de servicio entre Madrid y Albacete.

En *Chinchilla*, el Tren Postal efectuaba una parada de cinco minutos (02:33_02:38) donde subía el subalterno del turno Chinchilla-Alicante. En *Almansa*, tenía consignada una parada de otros tres minutos (03:14_03:17).

Doce minutos más tarde, la 276 “Alsthom” situada en cabeza del Tren Postal Levante nº 19980/50327 entraba en *La Encina* por vía 2 (lado Valencia) donde quedaba estacionado durante una hora y once minutos (03:29_04:40). (Foto 35).



Foto 35.- En el centro, andén para las vías 1 y 3. A la izquierda, andén de la vía 2 y el viejo Pabellón de Correos. (Foto: Diego Tárraga Vives)

Subían al tren el Oficial/Ayudante y los dos subalternos de Alicante pertenecientes al turno La Encina-Alicante después de haber acabado sus tareas en el Pabellón de Correos de esta estación.

UNA BUSCADA COMISIÓN DE SERVICIO EN LA ENCINA.- Antes de proseguir con la narración hago un inciso para comentar lo siguiente:

Durante mi estancia en Alicante, me encomendaron realizar comisiones de servicio para relevar a los Jefe de Correos de las oficinas de la provincia por vacaciones y/o bajas por enfermedad.

No hay duda que la comisión que que más buscaba y me gustaba hacer, a pesar de su lejanía (85 km) y el horario (22:00 a 06:00), era relevar al Jefe de Servicio nocturno del Pabellón de Correos de la estación La Encina.

La mayoría de noches de servicio subía hasta La Encina en mi coche particular; otras veces lo hice a bordo del Tren Postal Levante (Asc). Aunque oficialmente el servicio empezaba a las 22:00 horas pude hacerlo a la llegada del tren (23:15 horas) gracias a la colaboración y tolerancia de mis compañeros Luis E. Bolinches (Jefe de turno) y los subalternos Castro y Paco "Tablas".

Tanto los oficiales como los subalternos nos esforzábamos en dejar los despachos de certificados cerrados, atados y anotados en los diferentes "mapones" y las mesas "limpias" de cartas ordinarias con el fin de regresar sin problemas a Alicante a bordo del Tren Postal (Desc)(04:21).

Recuerdo a Salva, el dueño de la Fonda de La Encina atendiendo sin parar a los más de setecientas personas que cada noche pasaban por sus mostradores. Siempre nos ponía las cervezas frías para cenar y nos hacía los "carajillos" cargados de coñac.

En esa época tuve ocasión de vivir la transición de la tracción diésel a la eléctrica para los trenes de la línea Alicante-La Encina (1987) donde las 1900 GM de "Macosa" diésel cedieron la tracción de los trenes a las RENFE 7600 "Alsthom" eléctricas. Coincidiendo con la llegada de estas últimas tuve ocasión de ver turnos mixtos (hombre-mujer) y las primeras convivencias entre parejas de maquinistas y ayudantes donde, inicialmente, el maquinista seguía siendo el hombre y la ayudante encargada de hacer los enganches y los ajustes de las mangas de freno, la mujer.

En cumplimiento del servicio, intervine en las entregas a los ambulantes del Amb. "Exprés Murcia-Valencia" cuyo coche-estafeta DGCT 2000 iba acoplado al Expreso 902/903 Granada-Barcelona (04:00 Asc y 04:56 Desc), además de presenciar las maniobras con los vagones y furgones del Tren Postal Levante.

Mientras esperábamos la llegada de los trenes postales, aprovechaba los minutos que tenía de descanso para ver el paso del Expreso 997/995 Barcelona-Málaga (23:43 Desc y s/p Asc); Estrella Madrid-Valencia y Estrella 880/883 Madrid-Alicante (05:59 Desc. y 01:05 Asc.) y el Expreso 993/991 Barcelona-Sevilla "El Sevillano" (01:43 Desc y 03:09 Asc) y durante las horas de mayor tráfico nocturno veía salir al factor de Circulación para detener y hacerlos estacionar en la vía 3 a los mercantes hasta que los sucesivos expresos iban despejando las vías.

La última comisión de servicio la hice unos días días previos al 2 de mayo de 1988 fecha de mi cese por incorporación a la Caja Postal.

Recuerdo el último viaje que hice a Valencia (22-10-87) por asuntos particulares viajando 'agregado' a la expedición del "Amb. Exprés Murcia-Valencia" (Desc) acoplado al Expreso Granada-Barcelona. En ese viaje compartí servicios con el subalterno Luis Conejero que cubría el turno Alicante-Valencia y regreso. (Foto 36).

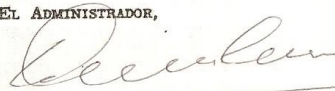


MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
 DIRECCION GENERAL
 DE CORREOS Y TELECOMUNICACION
CORREOS
 Núm. 333

Teniendo que reforzarse el personal, por asuntos del servicio, entre los puntos que luego se mencionan, don DIEGO TARREGA VIVES, AL2TC-3401

queda autorizado ante las autoridades postales y ferroviarias, mediante la presentación de esta Orden, para su viaje de ALICANTE-VALENCIA T.P. 21-10-37 Y REGRESO 22-10-37 con la oportuna anotación en los «Vayas» originales, utilizando los coches-correo.

Dios guarde a V. muchos años.
 Alicante, 19 de octubre de 1977.

EL ADMINISTRADOR,

Sr. D. Diego Tárrega Vives

Foto 36.- Orden de autorización de mi último viaje a Valencia “agregado” a la expedición del Amb. Murcia-Valencia (Desc). (Foto: Diego Tárrega Vives)

Finalizado este inciso en la narración, vuelvo a la marcha del Tren Postal estacionado en la vía 2 de La Encina.

El ayudante de la 276 “Alsthom” cortaba la rama de Alicante por el furgón FP PD 150 quedando segregada de la composición del Tren Postal estacionada en la vía 2 (lado Valencia).

A continuación, el maquinista avanzaba con la rama segregada a través del tramo de vía que comunicaba con las vías del lado Alicante y una vez rebasado el cambio de aguja, retrocedía hasta la vía 4 donde quedaba estacionada. Acabadas las maniobras, la Renfe 276 “Alsthom” se acoplaba de nuevo a la rama de Valencia del Tren Postal Levante nº 19980 (Desc) estacionada en la vía 2.

Como indico más arriba, el último tramo de la línea Alicante-La Encina electrificado entró en servicio el 30 de mayo del año 1987 por lo tanto, las ramas de Alicante del Tren Postal (descendientes y ascendentes) fueron remolcadas a partir de La Encina por una locomotora diésel RENFE 1900 GM “Macosa”.

La 1900 diésel estacionada en la vía 6 (lado Alicante) enganchaba los furgones DDT 8000 (Madrid-Murcia) + DDJP 2000 (Alcázar-Murcia) + furgón DDT 8000 (Valencia-Murcia) llegado a las 23:16 horas en el Tren Postal Levante (Asc) n° 19981 + el furgón DDET 8000 (servicio de RENFE).

Utilizaba las vías 4 y 6 (lado Alicante) para reordenarlos y dejarlos acoplados por cola de la rama de Alicante estacionada en la vía 4. (Foto 37).



Foto 37.- Pabellón de Correos de La Encina, vías 4 y 6 (lado Alicante) y las colaterales 8-10-12.
(Foto: Diego Tárraga Vives)

Acabadas todas las maniobras las dos ramas del Tren Postal Levante salían de La Encina con arreglo a las siguientes composiciones:

***Tren n° 50327 Rama Madrid/Alicante. Salida: 04:21 horas y llegada: 06:59 horas.
Composición: Locomotora 1900 EMD/GM + coche-estafeta DGCT P3-3000 + FP PD 150 + furgón DDT 8000 (Madrid-Murcia) + DDJP 2000 (Alcázar-Murcia) + furgón DDT 8000 (Valencia-Murcia) + un furgón DDET 8000 y “J” de servicio de RENFE.***

***Tren n° 19980 Rama Madrid/Valencia. Salida: 04:40 horas y llegada: 07:00 horas.
Composición: Locomotora 276 “Alsthom” + FP PD 10 + FP PD 150 + coche-estafeta DGCT P3-3000 + DDJP 2000 + furgón DD 5000 (Madrid-Valencia) + furgón DDT 8000 (Murcia-Valencia) + otro DDJP 2000.***

A las 04:21 horas de la madrugada, el factor, farol en alto y luz verde, daba la salida de La Encina al maquinista de la RENFE 1900 GM diésel que encabezaba nuestro Tren Postal (Desc) n° 50327 con destino Alicante.

La primera entrega se efectuaba en *Caudete* donde el tren hizo una parada de seis minutos a la espera del cruce con el Expreso 902/903 Granada-Barcelona (Asc).

Las siguientes entregas en las estaciones de *Villena*, *Elda-Petrel*, *Monovar-Pinoso* y *Novelda-Aspe* no estuve presente al estar dormido.

Tras esta última entrega, el Jefe de la Expedición procedía a cerrar la documentación de servicio totalizando los “mapones” de despachos de certificados y los despachos de Valores Declarados (DV) a entregar al Jefe del Negociado de Certificados del Pabellón Postal de Alicante.

En Monforte del Cid, aún medio dormido y antes de asearme un poco, retiré las sacas que me habían servido de mantas. El tren estaba estacionado en vía desviada por parada técnica a la espera del cruce con el Talgo III Alicante-Madrid.

Tras el paso por las estaciones sin entrega de Agost y San Vicente del Raspeig, la locomotora RENFE 1900 GM diésel que encabezaba el Tren Postal Levante llegaba a Alicante a las 07:15 horas, con 16 minutos de retraso sobre la hora oficial (06:59), efectuando la entrada en la vía 6ª de la estación de *Alicante Término* donde quedaba estacionado. (Foto 38).



Foto 38.- Año 1984. Alicante Tº antes de la electrificación. La RENFE 1912 GM encabeza el Tren Postal Levante estacionado en la vía 6ª. (Foto: Col. Pacheco Archivo ForoTrenes)

Una vez apeados del coche-estafeta DGCT P3-3000, los miembros de la expedición nos presentamos al Jefe de Servicio del Pabellón Postal donde entregamos los “Vayas” y firmamos en el libro de los ambulantes.

El resto de la documentación de servicio, “mapones” y los DV con los Valores Declarados se entregaban al responsable del Negociado de Certificados. (Foto 39).

MAPON
HOJA N.º 1
DE LA OFICINA DE L. POSTAL CADIZ AS
PARA LA OFICINA DE (U) Villan Bix

PROCEDENCIA	DESTINO	N.º de despacho	PROCEDENCIA	DESTINO	N.º de despacho
1	San Juan	100	X	San Juan	100
2	San Juan	100	X	San Juan	100
3	San Juan	100	X	San Juan	100
4	San Juan	100	X	San Juan	100
5	San Juan	100	X	San Juan	100
6	San Juan	100	X	San Juan	100
7	San Juan	100	X	San Juan	100
8	San Juan	100	X	San Juan	100
9	San Juan	100	X	San Juan	100
10	San Juan	100	X	San Juan	100
11	San Juan	100	X	San Juan	100
12	San Juan	100	X	San Juan	100
13	San Juan	100	X	San Juan	100
14	San Juan	100	X	San Juan	100
15	San Juan	100	X	San Juan	100
16	San Juan	100	X	San Juan	100
17	San Juan	100	X	San Juan	100
18	San Juan	100	X	San Juan	100
19	San Juan	100	X	San Juan	100
20	San Juan	100	X	San Juan	100
21	San Juan	100	X	San Juan	100
22	San Juan	100	X	San Juan	100
23	San Juan	100	X	San Juan	100
24	San Juan	100	X	San Juan	100
25	San Juan	100	X	San Juan	100
26	San Juan	100	X	San Juan	100
27	San Juan	100	X	San Juan	100
28	San Juan	100	X	San Juan	100
29	San Juan	100	X	San Juan	100
30	San Juan	100	X	San Juan	100
31	San Juan	100	X	San Juan	100
32	San Juan	100	X	San Juan	100
33	San Juan	100	X	San Juan	100
34	San Juan	100	X	San Juan	100
35	San Juan	100	X	San Juan	100
36	San Juan	100	X	San Juan	100
37	San Juan	100	X	San Juan	100
38	San Juan	100	X	San Juan	100
39	San Juan	100	X	San Juan	100
40	San Juan	100	X	San Juan	100
41	San Juan	100	X	San Juan	100
42	San Juan	100	X	San Juan	100
43	San Juan	100	X	San Juan	100
44	San Juan	100	X	San Juan	100
45	San Juan	100	X	San Juan	100
46	San Juan	100	X	San Juan	100
47	San Juan	100	X	San Juan	100
48	San Juan	100	X	San Juan	100
49	San Juan	100	X	San Juan	100
50	San Juan	100	X	San Juan	100
51	San Juan	100	X	San Juan	100
52	San Juan	100	X	San Juan	100
53	San Juan	100	X	San Juan	100
54	San Juan	100	X	San Juan	100
55	San Juan	100	X	San Juan	100
56	San Juan	100	X	San Juan	100
57	San Juan	100	X	San Juan	100
58	San Juan	100	X	San Juan	100
59	San Juan	100	X	San Juan	100
60	San Juan	100	X	San Juan	100

Suma y alga

(1) - A continuación del último asiento se totalizará esta hoja, firmándola y estampando el sello de fechas.
(2) - Inicial o iniciales de la clase del despacho (P.P., p.p., G.I., P.V., O.A., Etc.) y modalidad (R.º, U., Etc.)

CERTIFICADO
2101090
TREN POSTAL-1
MADRID-LEZIZ

Foto 39.- Modelo de “Mapón” usado por los ambulantes del Tren Postal Cadiz donde se totalizan “38 despachos y 13 certificados” anotados al detalle. (Foto: Félix Mínguez Lázaro)

El turno de subalternos de la mañana, “armados” con sus carretillas y remolques, esperaban el momento de marchar hacia el andén de la vía 6 para iniciar la descarga de los furgones del Tren Postal. (Foto 40).



Foto 40.- A la llegada del tren a destino los Subalternos se encargan de descargar las sacas de correspondencia del coche-estafeta DGCT 2005. (Foto: Postal CORREOS)

A las 08:14 horas, una vez segregados del Tren Postal, los furgones *DDT 8000* (Madrid-Murcia) + *DDJP 2000* (Alcázar-Murcia) + furgón *DDT 8000* (Valencia-Murcia), formaban el tren nº 50327 con destino Murcia encabezado por otra RENFE 1900 GM “Macosa”. De esta manera acabó mi último viaje como ambulante postal a bordo de un Tren Postal.

Podría seguir contando cientos de anécdotas y situaciones vividas en esa época pero, creo que es el momento de finalizar esta narración reconociendo que tuve mucha fortuna por poder viajar a bordo de los coches-estafetas de la DGCT, unos viajes disfrutados intensamente que nunca podré olvidar.

TRENES HISTÓRICOS Y CONMEMORATIVOS

Afortunadamente, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y otras empresas privadas se han interesado en la restauración y conservación de parte del material convencional retirado o fuera de servicio. Empresas de recuperación y restauración como INTERFER; CEHFE, ARMF de Lleida, APPFI de Mora, etc. unidas a la colaboración y el esfuerzo de las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, han conseguido recuperar furgones, coches de viajeros, de la CIWL, automotores y vagones, evitando de esta manera su más que segura desaparición o caída en el olvido. Gracias a estas iniciativas se han podido componer y fletar, para atender diversos actos y servicios, nuevos “trenes históricos” o conmemorativos cuya tracción está asegurada igualmente por locomotoras de vapor, diésel y eléctricas restauradas por las empresas citadas.

I CENTENARIO DEL FF.CC. ALICANTE-MURCIA (1884-1984).- El domingo 13 de mayo de **1984**, tuve el placer de viajar a bordo de un tren especial fletado por la Asociación Alacantina d'Amics del Ferrocarril (A.A.A.F.) en conmemoración del I Centenario de la línea Alicante-Murcia (**1884-1984**) como punto final de los actos celebrados en Alicante durante algo más de una semana.

Poner en circulación este tren con un recorrido entre Alicante Benalua y Murcia del Carmen fue idea de la propia asociación (de la que presumo ser miembro desde su fundación) con el visto bueno de RENFE que aportó los medios técnicos necesarios y la colaboración de la Caja de Ahorros de Alicante y Murcia (CAAM) financiando la idea. La preparación y ejecución del viaje supuso un gran trabajo y por parte de todos los socios; un esfuerzo que vimos recompensado por la publicidad y el reconocimiento recibido.

El viaje fue un éxito total, se vendieron todos los billetes y aún quedó gente en el andén para llenar otro tren. (Foto 41).



Foto 41.- Billete del Centenario y locomotora RENFE 141F-2111 "Mikado" encargada de remolcar el tren especial. (Foto: Diego Tárraga Vives)

La ‘Oficina Temporal Ambulante’ se habilitó en el primer compartimento del coche BB.1-6251 donde tuve el honor de prestar servicio como Jefe de la Expedición especial creada para tal evento. (Foto 42).



Foto 42.- Oficina Temporal Ambulante. A la izquierda aparezco con mi hijo Ignacio y el subalterno Sr. Aguilar matasellando los sellos y sobres franqueados recibidos. (Foto: Diego Tárraga Vives)

Para dar mayor enjundia al efecto, la DGCT puso en circulación un matasellos especial “Primer día” para matasellar los sellos, tarjetas y sobres franqueados recibidos de coleccionistas y del público en general que nos iban entregando en las estaciones de la línea. (Foto 43).



Foto 43.- Matasellos especial “Primer día” que se conserva en el Museo Postal de Madrid.

La tracción del Tren especial del Centenario estuvo asegurada y sin ayuda por una locomotora de vapor, la RENFE 141F-2111 'Mikado', llegada la tarde del viernes procedente de Madrid y acoplada a un coche 5000 circulando de apoyo al freno.

La mañana del sábado, tras la provisión de fuel y una 'aguada' suministrada por los Bomberos desde un camión-bomba de situado en la calle Bono Guarner colindante con la vía pegada a la pared de Alicante Término, la 'Mikado' y el coche 5000 se encaminaron hacia la estación de Alicante-Benalua (Andaluces) donde quedó estacionada en la vía 2 a la espera de acoplarse a la composición.

La composición del tren especial estacionada en la vía 1 de Benalua estaba formada por un coche AA-8000 (autoridades), un BB.1 6251 (Oficina Temporal) y ocho coches más tipo BB.1-5000 / BB.4-3000 para el resto de viajeros. (Foto 44).



Foto 44.- Alicante Benalua. El Tren del Centenario encabezado por la locomotora RENFE 141F-2111. (Foto: Jose Vicente Coves)

A las diez de la mañana del domingo 13 de mayo de 1984, cien años después de que lo hiciera el primer tren, el andén de la vía de 1 volvía a estar lleno de viajeros como lo estuvo hasta su clausura. A las 11:00 horas, tras la ceremonia y descubrimiento de la placa conmemorativa del 'I Centenario de la línea Alicante-Murcia' por parte de las autoridades, la RENFE 141F-2111 'Mikado', con la presión a tope y rodeada de una espectacular humareda provocada por el fuel insufiado a la caja de fuego, esperaba la orden de salida de Alicante Benalua.

Tras un ronco y sonoro silbato, la máquina iniciaba la arrancada rodeada de una nube de vapor. El olor a fuel quemado, entremezclado con el vapor expulsado por los purgadores abiertos me trasladó a tiempos vividos en los inicios de los años 60.

Las llegadas del tren a las estaciones de la línea era recibidas por mucha gente donde las bandas locales de música amenizaban los actos de las autoridades y los respectivos descubrimientos de las placas conmemorativas del centenario.

Tras la espectacular llegada a Murcia recogimos las cartas franqueadas recibidas, atadas y ensacadas por el subalterno, y procedí a cerrar el compartimento de la Oficina Temporal hasta las cinco de la tarde, hora de regreso a Alicante.

En Murcia había mucha gente esperando la llegada del tren pues no querían perderse el espectáculo; muchos antiguos ferroviarios estaban deseosos de volver a ver una de las máquinas de vapor que tuvo su depósito como dotación fija.

Las maniobras de inversión de la 'Mikado' en la placa giratoria de 23 metros del depósito, la carga de fuel y la "aguada" en el cubato aún en funcionamiento fueron seguidas por mucha gente; los ex ferroviarios no se cansaban de dar explicaciones y contar anécdotas a los curiosos sobre las características de la locomotora.

La salida hacia Alicante se produjo en torno a las 17:00 horas aprovechando el hueco dejado por un tren sin circulación en domingo. De igual modo que a la ida, fuimos recogiendo más cartas y tarjetas remitidas por coleccionistas y usuarios.

El tren efectuaba la entrada en vía 1 de la estación de Benalua cerca de las nueve de la noche finalizando un extraordinario día postal y ferroviario. (Foto 45).



Foto 45.- (Izq) La RENFE 141F-2111 "Mikado" estacionado en Alquerías-Santomera. (Dch) A la vuelta, el tren especial está a punto de entrar en la estación de Albaterra-Catral. (Fotos: Diego Tárraga Vives)

EL 'TREN POSTAL HISTÓRICO' DE LA AZAFT.- El 18 de septiembre de 2016, con motivo de la clausura de la exposición filatélica nacional Exfilna 2016 celebrada en Zaragoza, la "Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías" (AZAFT) presentaron al público una magnífica exposición estática en la estación de Casetas denominada "Tren Postal Histórico" creada para la ocasión como homenaje a los Ambulantes Postales. La exposición estuvo compuesta por varias unidades que forman el 'Tren Azul' de la AZAFT.

Adjunto inserto la reseña que hizo la AZAFT sobre este acto en su página web y una tarjeta franqueada y matasellada en la exposición, facilitada por el coleccionista Félix Mínguez Lázaro.

"El Tren Histórico Postal está compuesto por los siguientes vehículos: Furgón postal PD-198: decorado en su interior con maquetas ferroviarias de diferentes escalas, una bicicleta de cartero, una colección de carros de reparto y un audiovisual sobre el trabajo de los ambulantes.

Coche Oficina DGCT-1529: donde se podrá visitar una exposición filatélica de temática ferroviaria.

Furgón F1296: Para completar la exposición presentaremos al público el furgón que acompañaba al mítico Orient Express, en el que además de espacio para el Jefe de Tren, disponía de un cuarto dedicado al transporte y clasificación de correspondencia internacional urgente. Se trata de un vehículo que solo está restaurado exteriormente.

Coche Oficina P3-3067: donde podrá visitarse una oficina ambulante postal completamente equipada, además de una moto de reparto, una colección de sacas y diverso material de las oficinas de correos.

En este coche podrá matasellarse con el matasellos especial del Tren Histórico Postal". (Reseña publicada en la web de la AZAFT). (Foto 46).



Foto 46.- Exfilna 2016. Tarjeta postal del interior del coche-estafeta P3-3067 (Museo Postal) y matasellos especial conmemorativo del evento. (Foto: Col. Félix Mínguez Lázaro)

EPÍLOGO

El transporte intermodal (trailers y contenedores), sumado a la modernización de los procesos, dejaron obsoletos los servicios prestados a bordo de los coches-estafetas de la DGCT por el grupo de Ambulantes Postales repartidos por toda España, naturales circunstancias que originaron la supresión de los Trenes Postales y el posterior desguace de casi todos los coches y furgones a partir de junio del año 1993. (Solo la AZAFT ha sido capaz de restaurar algunos de ellos).

Estaciones y emblemáticos núcleos ferroviarios como Alcázar, Miranda de Ebro, La Encina, Medina del Campo, Espeluy, Bobadilla o Monforte de Lemos, fueron enclaves estratégicos de la Red postal y ferroviaria, pero en la realidad se habían quedado obsoletos.

En sus vías eran segregados coches-estafeta y furgones-correo componentes de los Trenes Postales para acoplarse a otros Rápidos y Ómnibus de menor recorrido, con el fin de lograr una mayor eficacia y rapidez en la distribución del correo destinado a las poblaciones donde no llegaban los primeros. (Dibujo)



Dibujo: RapidodeCadiz (Archivo ForoTrenes)

En las dos últimas décadas, el servicio postal ha alcanzado un elevado nivel industrial a gran escala, por lo que, de todo lo narrado anteriormente me quedo con esta personal conclusión:

“Las nuevas tecnologías hicieron perder el carácter romántico que tenía la carta epistolar escrita por una persona de su puño y letra, un medio de comunicación gracias a la cual y durante más de ciento cincuenta años, se han podido comunicar entre sí millones de familias”.

No cabe otra que aceptar las imparable leyes del progreso y las nuevas tecnologías aplicadas al servicio de Correos en aras de mejorar la vida de las personas, una batalla pérdida para los que aún tratamos de conservar la romántica idea del tren de otra época y a la que es imposible hacerle frente.

Las notas y apuntes sobre esta pequeña parte de la historia de los Trenes Postales están narradas bajo un punto de vista y una percepción estrictamente personal, por lo que pido disculpas si alguna de mis opiniones o apreciaciones no coinciden con otras escritas o publicadas por autores más especializados.

Reconozco que, para conseguir el objetivo propuesto, me he apoyado en alguna de ellas para completar aquello donde no he podido o no he sabido llegar. Por último, lamentablemente, la mayor parte de lo relatado anteriormente ya es historia.

MENCIONES Y AGRADECIMIENTOS:

Mi agradecimiento a los compañeros Ambulantes Postales de la plantilla de Madrid por el recibimiento y comprensión en el desempeño de mis tareas a bordo del Tren Postal: el Sr. Jaime López (ordenado y meticuloso como eran los funcionarios del Cuerpo Técnico de antes), Benito Sobrino, Gonzalo Abello, Chemari, Juan Intillaque y Pablo Obono entre otros. Recuerdo mi primer viaje hasta La Encina relevando al Ayudante titular. La primera pregunta que lancé al aire sobre el destino de una carta:¿por donde entra o va Calzada de Calatrava? La respuesta recibida fue de libro..... “a su sitio”. La guasa duró todo el viaje, pero es un grato recuerdo de mi corta pero inolvidable época de ambulante postal.

En esos años hice varios viajes a bordo del Tren Postal Levante por bajas o vacaciones sustituyendo a los Oficiales/Ayudantes del turno Alicante-La Encina: Muñoz, Aguirre y Collado, compartiendo, además del servicio, las cenas y las partidas de “chinchón” con los subalternos Cortés, Manolo Ribera y Gómez.

De igual modo, mi agradecimiento a los autores de las fotografías insertadas en este relato, cuyos nombres figuran al pie de las mismas, con el firme compromiso por mi parte de retirarlas si alguno así lo considera pertinente:

José Vicente Coves; Philip Wormald; Col. Miquel Palou; Trevor Rowe “Museo Vasco del Ferrocarril”; Bar El Brillante; Archivo “Fotos Históricas” de Fernandomuñoz.com; Paco Zabala; Jordi Rallo; MAN/Revista Vía Libre, Ágora de Filatelia y AZAFT.

A Félix Mínguez Lázaro, por su valiosa aportación de documentos y matasellos- fechadores históricos sacados de su fantástica colección filatélica.

A Alejandro Tomás del Pozuelo por aportar unos gráficos de marcha de los Trenes Postales sin las cuales no hubiese podido complementar el texto y lograr con ello una mejor comprensión de los trayectos realizados.

A “ForoTrenes” y a sus foreros Alberto Mellado, lauria 1226, Col. Pacheco y RapidadeCadiz por sus colecciones de fotos y dibujos.

Y a Eugeni Cardona, autor del libro “Historia de los coches postales” cuya parte dedicada a los Ambulantes de Correos (1952-1995) me ha permitido documentarme y conocer al detalle las características de los coches-estafetas y furgones postales en los que tuve ocasión de viajar y prestar mis servicios a bordo de ellos.

Por último, me gustaría que este trabajo cultural sobre los Trenes y Ambulantes Postales fuese considerado como mi humilde legado a la historia del Servicio Postal de la cual tuve la fortuna de formar parte.

EL TEXTO NO TIENE NINGÚN VALOR COMERCIAL Y ESTÁ ESCRITO SIN ÁNIMO DE LUCRO.

Esto ha sido todo.

Diego Tárraga Vives
trenpostal@gmail.com
Alicante, octubre 2017