

HISTORIAL DE LOS VEHÍCULOS, que, de forma particular o asociada, tuvimos en la actividad del transporte.

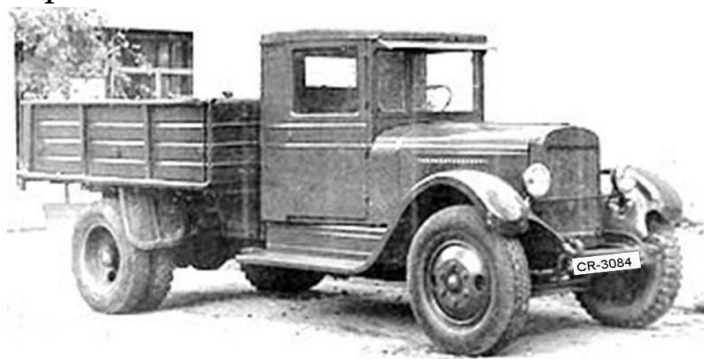


Nº.1. CR-3084 (camión Ruso 3HC)

Con 27 años

Para el mes de **noviembre de 1952**, cabo de año de la Abuela Josefa, recuerdo no estar presente en el funeral, por coincidir la celebración en Madrid de una Subasta de Material del Ejército de Tierra; donde después de otras tentativas sin éxito, se nos adjudicó un camión Ruso marca 3HC, en chasis corto, con dispositivo para remolcar piezas de Artillería, y por tanto, con solo la cabina en armadura de madera y forrada de chapa; muy tosca, estrecha y desarbolada; por cuanto decidí con la ayuda de Ángel Patón, hermano de mi cuñado Pepe, marido de Tere; y la supervisión del Tío Juanillo, que se pasaba por el Corral de la Abuela Antonia cuando salía de la Panadería de Navarro a media mañana, desmontar la cabina y hacerle nosotros una más amplia para 4 plazas; con armazón de madera y forrada de “táblex”.

Entonces teníamos menos cámaras de fotos, pero hay referencias en publicaciones de aquellos (2.000) camiones que Rusia envió al Gobierno de la República, a cuenta del Oro de nuestro Tesoro Nacional enviado allí por los



Políticos, que no quisieron adelantar las Elecciones y provocar el Levantamiento de parte del Ejército en 1936.

Ignoro qué parte de ese oro correspondería a las más de 30.000 pts, que me costó la adjudicación de este material considerado inservible ya para el Ejército; y de hecho lo era; pues además de quitarle cabina; destapar el motor que venía a falta de alguna bujía por donde había entrado la lluvia al tener los “ladillos” del “capot” subidos, las seis cubiertas estaban pasadas y fueron reventando poquito a poco. *(Al final de la Memoria, recogemos unas muestras puramente militares)*

Como aquí se ve, la distancia entre final de cabina y extremo del bastidor, era muy corta; por cuanto al tiempo que colocamos la cabina sin ese espacio muerto de apoyo de los “ladillos”; y además, la inclinación que traía la columna del volante, la pusimos vertical ahorrando otros 30cm; para lo cual, hubo que cortarla a fin que el volante quedase bajo los codos a manera

Historial de los vehículos

de los camiones “chatos ingleses” que por entonces traían los autobuses en Madrid; *pero este chisme no tenía dirección hidráulica y pesaba un rato*. Tampoco trajo arranque eléctrico, y así pasó los cuatro años en nuestras manos; arrancando a manivela.

Al conseguir casi un metro más de chasis, le forjamos la carrocería los “profesionales” ya citados, utilizando para sacar las “palomillas” del piso, las mejores traviesas que le daban como combustible a nuestro amigo ferroviario, Manolo Díaz Pinés, una vez que nuestro Tío Eugenio “Alico” el carretero de la Calle Ancha, nos concedió la deferencia de estropear su sierra con los posibles clavos que se iba a encontrar en las traviesas; y los tableros del pan que fueran el equipo de mi Padre, “Jeromillo”, cuando se estableció en la calle del Obispo, para “laterales y Trampilla”; por cuanto solo tuvimos que comprar las tablas de 3cm para el piso; la cadena; gancho; cierres y pletinas para unirlos verticalmente; y dos tirantes como “rastreles” sobre el chasis, y a la vez, sujetar las “palomillas”.

Montado todo esto, entró nuevamente en acción, Pepe Díaz Portales, (*el Confi, hermano de Julián, con quien coincidí en la Banda Municipal, que estaba de mecánico en los Talleres “Cufe”, y había destapado la “culata y cárter”*), para instruirnos sobre la instalación eléctrica, *con sus intermitencias y todo; y hasta encontramos una bocina de las que decían “pa – ua”*.

De esta guisa, al amanecer el día 24 de enero de 1953, Festividad de la Virgen de la Paz, *“camino de conquistar los montes del carbón”* pasamos delante de su Ermita con los carboneros de las “Tres Ascuas” que iban a los montes con un “Chevrolet” 4Tm siempre averiado, y nos llamaron; vino Juan José Espinosa los primeros viajes hasta que me llegó el carnet de Primera, (*pues la fecha 21-7-53, corresponde al Especial; ya que en unos meses, a causa de las gafas, me dieron 2ª; y a poco, el 1ª*) para ir más allá de Valenzuela a por una carga de picón; de poco peso, pero voluminosa.

A la ida, dejamos a un lado el Castillo de Calatrava; ignorante entonces, que pasados los años, sería uno de los Temas importantes que tocaría en mis aficiones investigadoras.

A la vuelta, y como consecuencia de la “galumba” o excesiva altura de la carga, y los muchos baches que tenían casi todas las carreteras, (*y desde luego de tierra; pues excepto la Nacional IV desde la Dictadura de Primo Rivera, en Ciudad Real, solo había 10Km asfaltados de Carrión a la capital, que hizo la Diputación Provincial*) al bamboleo y cesión de las ballestas, una de las “palomillas” que caía más próxima a las ruedas traseras, dobles, rozaba en la goma de la cubierta; por cuanto al siguiente día, tuvimos que recortas unos centímetros a cada lado para evitar que rozasen sobre la rueda exterior.

Historial de los vehículos

Acoplamos también 4 “rastreles” fijos sobre el piso, para colocar en dos carriles, los 6 “bocoyes” de 40@, que nos hizo Dámaso Peña el Tonelero, (aparte cuñas y tensores para fijarlos) y “espolines” para subir y bajar las cubas “medias” y “tercias”; que eran los portes más frecuentes que daban las bodegas a quienes no disponíamos de cisterna metálica.

Con una carga de estas cubas de todo tamaño, todavía con estos componentes descritos, hicimos un viaje, tal vez el más recordado por lo accidentado, que duró más de 24 horas en ir y venir a Cazorla, donde los Tíos Manuel y Ramón, bajo la firma de “Viuda de Jerónimo Lozano Pardilla, habían concertado servir otro Despacho en la Provincia de Jaén; pues habían pasado casi dos años que me apartara de la Panadería para independizarme de la inflexibilidad de ese trabajo que no me permitía la promoción de mis obras literario filosóficas, ya pasadas a máquina; que, al principio, los Tíos no consideraron oportuno, y seguían dando los portes a los transportistas habituales; si bien para este viaje concreto, víspera de Navidad del 1953, ya habíamos hecho dos o tres; y en éste, quiso venirse el Tío Ramón para establecer el contacto personal con los recientes representantes, con tal mala suerte, que salimos el 24 a las 5 y media de la mañana, con idea de volver a comer a casa, y pudimos regresar al medio día del 25, Navidad. El detalle pudo ser más o menos así:

Todavía de noche, habíamos pasado Despeñaperros; y al coronar la rasante de la penúltima cuesta para llegar a La Carolina, tocaba bajar y cambiar de “marcha”; momento en que el motor se paró al pasar por el punto muerte y no sentirse inducido en el rodar; de tal forma, que era imposible pasarle cualquier “marcha” en caja de cambio sin piñón sincronizado alguno; y como el freno era de varillas, cargado y bajando, era como no llevar nada; gracias que circulábamos cuatro gatos por las carreteras; y cuando la carretera comenzó a empinarse para llegar al pueblo, pude hacerme con el camión, y esperar que llegase el día para averiguar la causa.

Quiero recordar, que en esta primera avería, le cambié los “platinos”; cosa usual en aquellos tiempos; aunque ello requería poner a “punto” el “encendido”; y como arrancó al “manivelazo”, continuamos camino.

A poco de cruzar Guarromán, siempre buscando la ruta más corta al tratarse de un vehículo que lo más que sacaba en llano, eran 40Km hora, pues estaba concebido para arrastrar piezas de artillería; en el cruce siguiente, nos giramos a la izquierda buscando Linares por el Camino de las Minas. (*a derecha quedaba el Castillo de Baños de la Encina, que años más tarde recogeríamos en el primer vídeo histórico que confeccionamos sobre La Batalla de las Navas de Tolosa*)

Historial de los vehículos

Nada más superar una extraña cuesta cruzando *Paso a Nivel* de vía ferroviaria, (sería la abandonada Baeza – Utiel, comenzada al principio de 1932, y la Guerra del 36 por medio) se volvió a parar el motor en otro cambio de marchas; y como ya de día, pero en víspera de Navidad, nada de calor, pensé que tal vez me había faltado cambiarle al delco, el “condensador” que llevaban los “platinos”, y así hice.

A poco, hubimos de parar otra vez, al observar en el “cuadro”, que la dinamo no cargaba; y así quitamos el “cintillo” que protegen el acceso a las “escobillas”; limpiando primero con una tira de “lija” presionando con el dedo sobre las “delgas” del inducido; y una vez limpias, regular manualmente la “excitación de carga” para marchar de día sin la necesidad de luz artificial para los faros.

Camino de Úbeda – Torreperogil; pues desde ahí giramos a Peal de Becerro y Cazorla, no recuerdo el punto exacto, se volvió a parar el motor en otro cambio de marchas; y aunque ausente de calor, pensé si la “bobina transformadora” de 6, a 12-15 mil voltios, que estaba caliente, sería la causa principal; y al llevar repuesto, se la cambié; y llegamos; y volvimos; y no recuerdo si la tuve que cambiar más en años sucesivos..

Desde Peal de Becerro, ya todo es subida; y recuerdo en los giros del ascenso en espiral que hay que hacer, ver nubes pequeñas por debajo de nuestra situación..

A las 5 y media de la tarde, es decir, 12 horas después de salir, habíamos recorrido unos 160Km con un “Ruso” de la Guerra”; eso sí; por encima de las nubes.

Descargando las cubas, nos llegó la noche. Y los propietarios de la Pensión, que complementaban ahora con la venta de vino al por menor su actividad, nos convencieron para cenar la Noche Buena con ellos antes de regresar,

Una vez terminada la cena, iniciamos la vuelta a casa con envases vacíos de anterior viaje por otro transportista; lo que significaba, que poniendo la “directa” al Ruso, no había que cambiarle con esa carga, ni en Despeñaperros; pero entre la una y dos de la madrugada del 25, que era mi cumpleaños 28; pasado Despeñaperros y la misma Venta de Cárdenas; a unos metros frente a la Venta de la Guitarra, (porque la tenía pintada en la pared) el Ruso llamó nuevamente a la puerta sin “timbre eléctrico” como en las anteriores, sino metálico entre cambio y volante motor; pues dejó de embragar, y supe que el disco de “embrague” estaba roto.

Historial de los vehículos

En estas circunstancias, le dije al Tío Ramón que se volviese a la Estación de Venta de Cárdenas andando un kilómetro aproximado, pues no pasaban vehículos en noche tan singular; y en el primer mercancías que pasó, lo dejaron subir y avisar a los del Taller "Cica", que se trajesen un disco de embrague y alguna llave de tubo o estrella 12-14, quiero recordar, para terminar de quitar la caja de cambios; pues la herramienta que yo llevaba, no accedía a dos o tres puntos concretos. En toda la espera, solo pasaron dos vehículos de Agencias; uno sería de Auto Andalucía; y otro tal vez Auto Sur; eran dos Withes de "morro largo" que no hicieron ademán porque yo tampoco me mostré, esperando mi particular solución; uno, recuerdo color blanco; el otro rojo.

Cuando serían las diez de la mañana, paró el Ford "Barbas" de los Miñano, que iba para Andalucía en día tan señalado con la cisterna de alcohol; pienso que era José, el menor de los hermanos; y de ahí se bajó Cimas con el disco de embrague en una mano, y en la otra, un par de llaves; nos pusimos a la obra y descubrimos entonces, que este modelo de Ruso, traía dos discos; uno a cada cara del "plato", previstos para el arrastre de piezas artilleras en manos de constantes aprendices en la milicia; y las señas, que el primero llevaba mucho tiempo inactivo; como se puso a nevar mientras la faena, antes de media hora estaba funcionando y camino de casa; y para mediodía dejamos el vehículo en el Taller hasta el próximo laborable.

Llegado a casa, me informan que mi hermana Pepa, la de Nieva, había tenido un segundo varón mientras mi espera en Venta de Cárdenas; y también le pondrían Jerónimo por aquello del orden entre los abuelos paternos y maternos; y un servidor, sería luego el Padrino por las mismas circunstancias, de aquel que por ir sorteando las variantes ya existentes del nombre, le diríamos Jeromín. No se por qué, esta pasada Navidad, me han venido más al recuerdo estos acontecimientos que estoy anotando.

Pasados unos meses, con el "Primo Antonio" que estaba en Madrid (*Juan Antonio G^a-Pozuelo para ser exacto; hijo mayor del "Tío Ligero"*) me acompañó a Consuegra para iniciar transporte de vino en los "bocoyes" al mismo "bodeguero" que le servía a su "taberna"; allí volvimos a ver tras mucho tiempo, al Tío Gumer", pero nos costó reventar dos ruedas en el trayecto aunque era noche y no hacía mucho calor; por cuanto abandonamos aquella empresa hasta disponer de mejor "calzado", que dicen los del gremio.

Quiero recordar, que hechas las "pazes" con los Tíos, me anticiparon a

Historial de los vehículos

cuenta de portes, el importe de 4 cubiertas nuevas, 8,25 x 20, para las ruedas traseras.

En aquellos comienzos, llevé por cuenta de la Eléctrica Centro España, todos los postes para el Tendido Eléctrico de los Llanos del Caudillo; así como todos los árboles que se plantaron al margen de las calzadas por cuenta del *"Instituto Nacional de Colonización"*; y buena parte de la piedra que unos contratistas de Membrilla, habían comprometido con el mismo Instituto Nacional dicho, de *"manjanos"* cercanos, para el firme de las calzadas.

Llegado julio del 54, muy caluroso, en este mismo terreno y camión, pude gustar con diferencia, lo que es saciar la sed bebiendo a las tres de la tarde, inclinado sobre un surco por donde llegaba el riego de los recién instalados *"Colonos"* de los Llanos del Caudillo.

Recordando esta experiencia, me vino también a la memoria la causa y origen de aquella circunstancia, y algún hecho imprevisto en el que hubo que tomar decisión casi instintiva por su desarrollo; y al ser personal, lo obvié y pase a otra cosa; pero antes de terminar esta recopilación, hablando con antiguos colegas para localizar las matrículas de los vehículos que nos faltaban, me dijo uno si me acordaba cuando tuve aquel enfrentamiento con el Sargento de Herrera.

Como en los 56 años transcurridos, me lo han recordado escalonadamente muchas veces, incluso jóvenes que les ha llegado por sus padres, lo intentaré sintetizar, aunque no tiene mayor importancia; y también recordé lo de Moisés cuando el egipcio, *"la cosa se sabe"*.

La Familia García-Noblejas conservaba tierras de labor en esa Zona no intervenidas; y por causa de averiárseles el camión GMC que obtuvieron del Ejército, me buscaron para *"acarrear mies"* mientras la avería.



Para ello, hubo que dejar la carrocería en *"rastreles"* y aprovechar los *"ganchos"* de las *"palomillas"*, adrede

instalados al construirla, que sirvieron para colgar las *"tarabillas"*, que nos habíamos proveído; y el mismo encargado y conductor, Eulogio Moya, experto en estos menesteres, con sus propias cuerdas formó así una red exterior a la carga voluminosa, para que no se perdiesen los *"haces"* por los caminos; aunque teníamos la *"General"* a la linde.

Pues una tarde; así como a las tres y poco, que abrían los talleres, recogí a Moya y nos fuimos a detener a las puertas del que tenía Gabriel Nieto, junto

Historial de los vehículos

a Falange, en la Carretera a La Solana, para repasar la presión de las ruedas.

A esas horas de la siesta, solían circular *pocos carros*; pero después de nosotros, llegó una furgoneta Fiat 1100, que tenía el entonces llamado ensayo de Prisión Agrícola de Herrera de La Mancha, y se detuvo en la acera de enfrente sin dejar suficiente espacio para que alguien más pasase; pero llegó uno y comenzó a sonar la bocina, saliendo de casa de las costureras (*Granados Peña*) donde había dejado la ropa de repaso, el conductor, que era un sargento de la Policía Nacional; con fama de chulear y pegar a la gente, incluso cuando venía al pueblo a divertirse, por, vaya usted a saber la causa; y se me llegó gritando por qué entorpecía el paso; a lo cual le dije que él había llegado el último y aparcado mal; sin más excusas, me lanzó una manotada que esquivé sencillamente con desviar la cabeza; y como le salió mal, intentó con el pié derecho lanzarme una patada baja; que yo al tiempo que retrocedía, le agarré el pie tirando hacia mí, y lo dejé caído en el suelo “panza arriba” y con los brazos abiertos, con el consiguiente enfado del sargento, que se levantó muy furioso hacia la furgoneta buscando la pistola. Reaccioné rápido a coger la “manivela” que tenía sobre el piso de la cabina, y me fui con decisión hacia él con todas las consecuencias; pero se lo pensó mejor el sargento, y nos fuimos por “*la sombrica*” a cargar “*mies*”.

Luego en casa, confeccioné por escrito un relato de los hechos, que envié a la Dirección General, y a poco vino el Padre Cristino, que era Capellán del Centro Penitenciario, para ver si quería retirarla, pues le ocasionaría algún perjuicio a este funcionario que había quedado en ridículo ante este pueblo con aquello, y no se más; ni le volví a preguntar al Padre Cristino siquiera. Andando el tiempo, encontré una cabina usada, amplia y más acogedora; volvimos el volante a su posición; en los “Cica” alargaron el bastidor un metro; y consecuentemente, también la transmisión, intercalando un cojinete central. Los Serranos Carreteros, me hicieron una carrocería admisible y fuerte, quedando más parecido a un camión; pero no quise ponerle el arranque eléctrico por “*prurito de manivela*”.

Los clientes que me buscaban y oían el escape, se maravillaban del “ralentí” lentísimo, que se podían contar las explosiones, y lo fácil que arrancaba “al cuarto vuelta de manivela” (*caprichos de pobre*); los mismos carboneros de las Tres Ascuas, a quienes seguí atendiendo por las constantes averías de su Chévrolet, eran los más entusiastas, y acabaron convenciéndome que se lo vendiera por el 55, y ellos lo remataron en los montes, y desguazaron en su último reducto, “El Altozano”.

Por aquel sentido innato del invento, estudiamos en Los Cicas, acoplarle al cambio por un costado, una superdirecta que al andar en llano, consiguiese más

Historial de los vehículos

velocidad con las mismas vueltas del motor, y su consiguiente ahorro de combustible; pues con el “economizante” carburador “manfer”, que podías regular el paso a mano, consumía 30 litros a los 100Km; si bien es verdad que costaba la gasolina a peseta o poco más, pero al intentar cortar algún eje del cambio, presentó tal resistencia al soplete, que mis amigos Guillermo y Cimas, pensaron que mejor lo dejábamos.Así quedó el Ruso cuando se lo pasamos a los Carboneros.



Carnet donde no aparecen las fechas del 2ª y 1ª.

1	APELLIDOS	CATEGORIAS DE VEHICULOS PARA LOS CUALES ES VALIDO EL PERMISO	Sello de la autoridad	* FECHA DE EXPEDICION	VALIDO HASTA
1	LOZANO GARCIA POZUELO	A1 Motocicletas cuya cilindrada no exceda de 75 c.c. y coches de inválidos.		21.07.53	18.04.82
2	NOMBRE JERONIMO	A2 Motocicletas con o sin siflear y vehículos de tres ruedas dotados de motor cuyo peso en vacío no exceda de 400 kg.		21.07.53	18.04.82
3	FECHA NACIMIENTO 25.12.25	B Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos no exceda de nueve, incluido el correspondiente al conductor (1), o destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg. Pueden arrastrar un remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kg.		21.07.53	18.04.82
4	DOMICILIO CERVANTES 4 MANZANARES CIUDAD REAL	C Automóviles destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg. Pueden arrastrar un remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kg.		21.07.53	18.04.80
5	EXPEDIDO POR EL JEFE DE TRAFICO	D Automóviles destinados al transporte de personas y que tengan además del asiento del conductor, más de ocho asientos. Pueden arrastrar un remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kg.		21.07.53	18.04.80
6	EN CIUDAD REAL	D Vehículos con remolque cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kg. El remolque irá acoplado a los vehículos a que habilita el Permiso de la clase D.		21.07.53	18.04.80

EL DIA:

FIRMA DE LA AUTORIDAD:

FIRMA DEL TITULAR:

N.º:

4.377

Nº 2. TALBOT inglés, 7 plazas con transportines; volante a la derecha, matrícula de Madrid xxxxx.. (adq 1956-57)

Cuando quedamos libres del camión, en un viaje a Madrid dentro del ambiente, vimos este taxi retirado conservando la “mampara”; y lo trajimos para utilizarlo como taxi por su gran capacidad.

Por entonces, las Hijas de la Caridad que habían recibido por Sor Josefa, la herencia de Doña Polonia; y varias las fincas, les hacía bastantes servicios para llevarlas a La Caridad; Esperanza y Fe; y a la Granja de Cantalejo.

Los sábados por la noche, llevaba a mi cuñado Patón y su socio Emilio Chamorro, en el buen tiempo, a “dar cine al aire libre” con un equipo sonoro para películas de 16m.m; ya a Los Llanos, La Solana; San Carlos del Valle; Alhambra...y cuando había buena luna, regresábamos con los faros apagados, pues la dinamo no era cosa que cargase mucho la batería.

Con mi cuñado Paco Nieva, que andaba en los quesos y ganados, llevamos algunas remesas de quesos a Mantequerías de renombre en Madrid.

Recuerdo un viaje que volvíamos de Bolaños recogiendo material por la

Historial de los vehículos

antigua Vereda que pasa por Siles, comenzó a fallar, y destapamos la tapa



1932 - 75

superior de la culata, donde aparecían los balancines al llevar válvulas en cabeza, encontré el vástago de una válvula partida; y como estábamos cerca, me atreví a unirla confeccionando un cintillo con alicates y martillo pequeño, con tira de lata de sardinas que había por la

cuneta; y llegamos al pueblo.

Con este vehículo, hice un servicio casual por lo inesperado; pues el “Maestro Julián” Romero de Ávila, buen herrero de La Solana, vino en su juventud a los entonces Ferrocarriles Madrid – Zaragoza y Alicante (luego RENFE) a los Talleres de Vía y Obras; quien en sus tiempos enseñara “pasos” de nuestro Baile, a sus contemporáneos jóvenes hermanos “Perigallos”, donde al correr de los años, mi hermana Tere aprendió con la “Perigalla”; y pasados más años, la hija mayor, María, del maestro Julián, casó con un tío de primos hermanos, nuestro, Pío, y quedó con este matrimonio al enviudar; y, como Pío se incorporó a nuestra Panadería después de la Guerra, el Maestro Julián, acudió también a nuestro “Cocedero” en las reuniones familiares donde conservábamos las tradiciones musicales, recordando él su pasado folklórico, y así vinimos a “refrescar” aquella pasada transmisión tradicional del “Baile”, que luego hemos defendido y enseñado a otros en Manzanares; en las que el Maestro Julián tuvo su parte.

Pasados otros pocos años de su jubilación, se volvió a casar nuevamente con otra viuda que vivía en nuestra calle, todavía en edad para que le concediesen el cuidado de una “Barrera” en el paso a nivel de vía estrecha que circulaba desde Cinco Casas a Tomelloso, y allí vivieron un tiempo.

Un día, (año 1956 o 57) nos avisaron para ir a la Casilla del Ferrocarril citado, y traer al Maestro Julián que había enfermado. Lo sacamos andando apoyado en nosotros; pero cuando llegamos a casa, hubo que bajarlo sin colaboración por su parte; y esos minutos críticos, los vivió en este Talbot.

Otro vecino más cercano hacia la Calle Ancha, nos avisó en su humildad y **luto**, para llevarlos a la Iglesia y evitar el desfile a pie, que se acostumbraba en las bodas de entonces, para lucirse las novias.

Nº 3, REO basculante con Perkins diesel 4cil. (adq 1956-57)

Matrícula de ...

Historial de los vehículos

Por seguir el “negocio”, me vine a quedar con un camioncito pequeño, REO con basculante, al que le habían instalado un motor Perkins diesel de 4 cilindros.

Se lo tomé a Cristóbal, hijo del “Monito”, antes taxista con Severiano, y no fue con dinero, sino a trueque de otra cosa que no consigo acordarme. Y aunque no era cosa, trabajé un tiempo basculando tierras que se desplazaban para facilitar el Pantano de Peñarroya, en Argamasilla de Alba, que se inauguraría en 1959; luego los comienzos, por el 56-57.



El motor tenía dificultades para arrancar, y ya traía instaladas dos baterías; la suya de 6, por americano, y otra de 12 vtl por el motor inglés, con interruptor de cuchillas en dos posiciones; de tal forma colocadas, que arrancando con 18 voltios, una vez en marcha, cambiabas las cuchillas, y se quedaban en 12 para la alimentación normal del vehículo; y la dínamo cargaba las dos.

El caso es, que a este vehículo, cuando me pidieron solo el “basculante”, le quité el motor Perkins con vistas a instalarlo en otro camión Bedford que luego diré:

Como no estamos tratando de hacer una cronología exacta de los vehículos, y a tanta distancia es difícil establecer el orden, diremos que pudo ser a partir de aquí, 58-59, cuando encontré otro taxi de Madrid, con “transportines”, y su “mampara”, de los que iban sustituyendo para dejar a “otros menos exigentes”; un modelo americano de la General Motors:

Nº 4. Studebaker 6 cil en línea (adq finales de 1958)

M-91124 (según Acta del Ayuntamiento en 1964)

Pienso que fue con este vehículo, que tenía más representación, cuando

Historial de los vehículos

me di de Alta en el Ayuntamiento, (año 1957 o 58) para Licencia de Taxi; pero no recuerdo el tiempo que lo tuve, pues se lo vendí a un hijo de "Carrera" que quería probar suerte en la actividad. Tengo sí, un vago recuerdo que volcó con él.



Aún lo tenía a principios de 1960 después de morir el Tío "Manolico", (que fue el 31-01-59,) quien me había autorizado a utilizar su porche de entrada como cochera; pues antes de mayo del 60, que naciera "Melcho", mi hermana "Pepa", a consecuencia de su avanzado embarazo, tuvo un desvanecimiento al final de la Misa de Alba un domingo, y me corrí toda la calle Ancha hasta la Plazuela de la Paz para volver con el coche cuando la sacaban a la puerta.

Me salen después, unas hojas cuadrículadas de un "cuadernillo" donde apuntaba los servicios y la gasolina, con la mayor parte del año 60, y corta en 3 de abril de 1961, con el servicio a Valdepeñas, para llevar la Familia Altozano (quienes me habían comprado el Ruso) a una boda; cuyo importe es de "60 pesetas con parada incluida; por cuanto salía a peseta por kilómetro. Y la gasolina andaba por este precio, a peseta el litro."

El servicio anterior, del día 2, es a Ruidera llevando a la Familia Recio, Director del Banco Central; que se componía de D. José; su esposa; las dos hijas; y los novios de ambas; todo por 125 pesetas; y estuvimos todo el día.

Para el día 4 de abril, ya no hay anotación; por cuento deduzco fue la fecha que se lo vendí a "Carrera", (José Herrera, que ya he dicho que volcó con él.)

Nº 5. SEAT B/Especial. (adq 1960)

CR-800x

Por esta época, ocurrió la Quiebra de la Alcohólera Conca Hermanos S.A.; y entre los bienes inventariados, disponían los acreedores de un coche SEAT (A), que se encontraba averiado en un taller de Ciudad Real; porque unos kilómetros antes de llegar, había fundido una biela.

Entonces era lo último que había salido en España; pero la gente era un tanto reacia por si costaba más el collar que el galgo; y se me ocurrió proponerle a las Monjas su adquisición, y ya teníamos coche propio para las nuevas necesidades, ó, una vez reparado, venderlo; pues en los años de camionero, había adquirido cierta visión de este mundo, y conocía a los compra-venta de Madrid.

Historial de los vehículos

Al repararlo, con el añadido de pintura blanca que se advierte en la foto, lo convertimos a *modelo Especial*; pues la fábrica había adoptado pintarlos en la parte baja de las puertas a partir del embellecedor.

Una vez reparado y funcionando, a la misma Superiora le parecía ostentación para sus necesidades, y me lo llevé a Madrid, a los Compra – Venta conocidos, y se vendió fructuosamente; aunque Sor Basilisa, que hizo la cuenta del reparto, tiró más para los *pobres de la Casa*, que para el “socio”; sin que éste, se enfadara mucho.



(Tal vez fuera la ocasión de decir aquí, que pudimos manejar otro vehículo con ocasión de esta Herencia de Dñ^a Polonia ya citada; pues que la administración de las importantes fincas recibidas les aconsejaban un vehículo, incluso nuevo, que se fabricaban en Barajas poniéndose a la “cola”, ya que tenían preferencia las grandes extensiones Agrícolas. El caso es que se solicitó; y cuando menos se esperaba por olvidado a causa del tiempo transcurrido, llegó la concesión de un Pegaso Barajas, en momento que ya habían arrendado las Fincas. Nos fuimos Sor Josefa y un servidor para Madrid, con el documento, a exponer en el Organismo correspondiente, la situación de renuncia; y como había tantos esperando, no hubo problema en correr el turno a otro solicitante; que fue identificado por aquel personal; acudió un señor, que se mostró generoso con la Obra de las Monjas, y se hizo cargo del documento para matricularlo a su nombre.

De haber sido de otra forma, hubiera tenido la ocasión de “estrenar” uno, y no haber aprendido tanto con los usados que vine a manejar entre comprar y vender; y los que vinieron por parte de la Autoescuela durante los 30 años de permanencia; pues aunque se compraban vehículos nuevos, siempre los estrenaba y suavizaba Basilio; que para eso era el Jefe, y nos llegaban domesticados. Y así pasó de largo aquel Pegasín Barajas diesel de 6 cilindros en uve.

*Porque de haber sido mi idea el “**hacerme transportista**”, bien que hubiera podido mover los hilos para obtener la financiación; tanto en este caso, como en la “quiebra de Conca” ya citada; porque además del coche que hemos referido, quedó un camión cisterna japonés, marca “Hino” que le llamaban “La Guapa” por lo automatizada que venía la cisterna. Pero mi vocación no era comercial; sino disponer de un medio sencillo y directo de subsistencia con más tiempo para lo intelectual.)*

Nº6, Ford Vedette francés de 8 cil en uve. (adq 1961-62)

M-98972

Surgió nuevamente en Madrid, encontrar otro taxi retirado por sustitución, también con “transportines”, y “mampara”, pero que “andaba mal de alumbrado” y seguí dando el servicio de las Monjas del Hospital y otros clientes, como el Equipo de Fútbol; y otra colaboración más entre familiares, que recuerde; pues mi cuñado Pepe Ruiz, se había separado de su Tío Alfonso en el negocio de Productos Enológicos, y estuvimos un tiempo

Historial de los vehículos

viajando por Andalucía y Extremadura, con el coche lleno de productos para servir pedido directo en las visitas; y nos escapamos por horas de Sevilla, cuando el desbordamiento del “Rio Amarguillo”..

Posteriormente, como no había ambulancias en Manzanares, lo pintamos de blanco



modificando la apertura del maletero para que abriese lateralmente, y se pudiera alojar una camilla hasta la “mampara”; tope divisorio que el coche traía por haber sido taxi en Madrid, e hicimos algún traslado de los accidentes que ya asomaban por las carreteras; porque las Clínicas de entonces, seguían utilizando sus compromisos anteriores.

(foto de la trasera del vehículo con la trampilla abierta, y la camilla alojada en el interior.)

Creo que fue por entonces, cuando Guillermo me propuso hacerme cargo directo de la Oficina del Taller, que duró cinco años y culminó con la edificación en la Nacional IV, para el Servicio Oficial Citroën, (actual Peugeot), donde aporté incluso el diseño de la construcción de la Nave y oficina.

Sucedió a mi amigo Ambrosio, que desde niño aún, vino a la Rondalla Manchega, y estaba en paro por dificultades de la Tintorería, venía a casa para preparar Temas de Ingreso en la Policía, sin éxito; y acudía bastante por el Taller de Calle Virgen de la Soledad, donde había colocado de Aprendiz a su hijo mayor, y él mismo “echaba horas”, le propuse “sacarse el carnet”, y que fuera soltándose con el Vedette; por cuanto le echó gasolina e hicimos prácticas hasta consumirla; y a poco, consiguió examinarse para el clase “C”, y poder conducir camiones; que luego diremos.

(Guillermo montó al “Vedette” un diesel 4 cilindros Barreiros y quedó para servicio del Taller)

Nº.7, MICROBÚS Peugeot (203 debía ser el motor, Tipo Iberia. Adq 1963)

M-xxxxx Como el contacto con el “Santo Hospital” se mantenía; y en Ferrovial, además de llevar los trabajadores al tajo en el camión Steyr, que Guillermo comprara para este fin a “Turruchel”, adaptado con sus banquillos, necesitaban otro vehículo menor para los bastantes encargados de la Obra; propuse a las Monjas, acudir a una Subasta que sacaba la Compañía



Historial de los vehículos

Iberia para sustituir los microbuses de 11 plazas que utilizaban para el aeropuerto, y colocarlo en esta empresa mientras durasen las obras, puesto que el trabajo era llevarlos muy temprano, y recogerlos al final de la jornada, teníamos el vehículo libre para las necesidades de la Casa a las Fincas y las Niñas a Valdepeñas o Ciudad Real en los exámenes.



La idea cuajó y nos trajimos el microbús para Manzanares; si bien estaba bastante tocado por lo que luego vimos. Aún así, solicitamos de la entonces competente Delegación de Industria la ampliación hasta 13 plazas; y pudimos realizar varias excursiones por España, aunque pasando muchas fatigas.

Destacaríamos con él, una excursión fin de semana para Segovia y Burgos, con chicas del Colegio al cargo de Sor Enriqueta, que a la altura de Dos Barrios, se quemó la *"junta de Culata"* por el calor, y llamando a Manzanares, vinieron rápidos; y una vez colocada la nueva, seguimos camino para cruzar Madrid, (*que no había emes 30 ni 40 todavía*) pero subiendo el Paseo de las Delicias, se quemó otra vez; por cuanto gestionamos horario de trenes para seguir el viaje, y tuve tiempo de volver a quitar la *"culata"* antes de tomar el tren, y dejarla en los Talleres Borja, que estaban a la vuelta de la esquina, pues éramos clientes desde Manzanares, para que la *"rectificasen"* y recogerla a la vuelta, cuando yo me quedé y monté, (*pues ya era maestro*), la culata con otra junta nueva, que ya duró.

Mi Primo Alfonso, *"Lozano Valle"* el Pintor, que vivía en la acera de enfrente del Pº de las Delicias citado, y había terminado el encargo del Padre Cristino, copia de la Divina Pastora de Murillo en el Prado, (*6 x 3, enrollado a lo estrecho, vino a lo largo del piso, y los tres "primos", porque mi hermana Tere se volvía a casa de un viaje relámpago, mirando al frente*) Esto debió ser por abril de 1963; pues que el 2003, se celebró en la Ermita el 40 aniversario para mayo; y acudió invitado Alfonso, como autor de la Obra que preside el Presbiterio desde entonces.

Hubo otra excursión *"Fin de Curso"* con el Instituto Laboral Sotomayor, por Galicia y Asturias; y en la ida, paramos saliendo de Madrid, Puerta de Hierro, porque hervía el radiador. Al llegar a Benavente, parada; reparar la *"dínamo"* y tubo de escape.

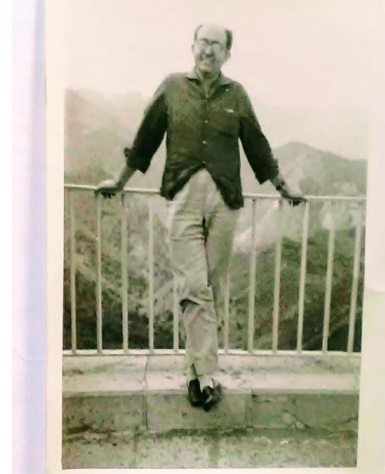
Historial de los vehículos

Al siguiente día, Orense; esperar de Madrid el rodamiento cónico de la “mangueta” derecha delantera, que no había, y montar el viejo otra vez con una lámina para corregir la holgura; esto, en la calle,

Y al otro día, en La Coruña, mientras la gente hacía su recorrido, tumbado en la Plaza de las cristaleras bajo el microbús, quitar y poner la caja de cambios, limpiar el disco de embrague, que se había engrasado por defecto del retén del cigüeñal.

El regreso, sin novedad .

Y esta foto desenfadada en lo Alto del Puerto de Pajares, con fecha 10-9-68 que escribí a mano en el dorso, debe ser de este último Viaje referido con los del Instituto Laboral



Otro servicio a Ruidera, me ha recordado Fernando Gallego , “oficialete entonces” enviado por Guillermo, volvió a fallar la misma mangueta al trasroscarse la tuerca, que decidimos remacharla para poder venirnos y luego recrecer y torneear.

No recuerdo a quien se vendió.

El producto, para las Damas de la Caridad y su Obra, que habían aportado su adquisición.

Nº 8, Bedford 6 cil gasolina. (adq 1965)

CR-19.xxx

En los 5 años con Guillermo en la Citroën, donde estuve alternando con Basilio en la Autoescuela Rivera, se me ocurrió, para los exámenes de aspirantes al Carnet de Primera, pues solo los podíamos preparar del Teórico por falta de vehículo, traer uno; así que volví a las todavía Subastas del Ejército; y en Collado Mediano, Córdoba, me adjudicaron un Bedford camión que pertenecía a una Base de Sevilla.

Fuimos a recogerlo con el camión Steyr que Guillermo había incluido en la indemnización a Sebastián, que lo conducía, cuando se terminó la Obra de Ferrovial.

Historial de los vehículos



De cualquier forma, el camión quedaba encerrado en uno de los dos Talleres, y solo lo sacábamos para los días de examen en Tomelloso, que nos correspondía, y clases previas de adaptación; cuyo producto, era netamente para mí en particular, independientemente de la tramitación y documentación de la Autoescuela.

Aquí pretendíamos colocar el motor Perkins diesel 4cil, que antes dijimos, sin mucho éxito; pues que una vez desmontado y repasado, no hubo manera de arrancarlo en bancada; por cuanto se nos ocurrió pensar que por algo traería con el REO, las dos baterías para el arranque.

No me queda recuerdo si lo vendí, y a quien; o quedó como chatarra más, acompañando a la cabina que les compré a los Hermanos Moya con el motor que habían quitado del Barreiros que volcó, o se incendió, no recuerdo bien. El motor 6 cilindros, sí se lo pusimos al REO grande que ahora se dirá.

Nº.9- REO 6 cil gasolina, (luego Barreiros) servo freno de admisión; basculante.
M-xxxx (adq 1966-67)

Por aquí debe andar la traída de este camión con volquete, pensando en el motor Barreiros 6 cil que les tomé a los Moya; porque otro cuñado de "*parte de la novia*" que se dice en las bodas, Ramón S-B Caballero, era Viajante de Viguetas Toledo, y luego consiguió que montaran aquí otra Fabrica; por cuanto quedó de Encargado de la misma; a la cual designaron un Camión Barreiros, que no era suficiente en cuanto produjo más material.

Ocurrió por accidente o enfermedad del conductor, y avería en esta Fábrica, que les precisaba mucho traer el material de Toledo, y se encontraban sin conductor; por cuanto pensando en dar oportunidad a Ambrosio, lo propuse a mi cuñado con la advertencia de su bisoñez, pero que yo lo acompañaba respondiendo del viaje, y estuvimos unos días.

Salvado aquello, pensé que si traía un camión con volquete, suficiente para recorridos cortos de reparto, podríamos colocar a Ambrosio y que adquiriese soltura, cobrando a proporción los días que se hiciera porte, sin relación empresa – trabajador al uso Social.

Historial de los vehículos

Nos fuimos los dos a Madrid, Ambrosio y un servidor, y encontramos un Reo 6 cilindros, barato, de modelo pasado, con un “morro así de largo”, que tenía un basculante y un servo-freno de fábrica; y sistema de “arañas” anteriores a los discos de rueda; lo pusimos en marcha y salimos del garaje camino de Manzanares. (Con este chasis y ruedas, el motor diesel, y haberle montado el freno de “aire”, sí hubiera obtenido el objetivo buscado cuando el “Ruso”; pero ya eran otras las circunstancias.)



Había menos circulación que ahora, en Madrid, que yo frecuentaba semanalmente; porque nos surtían los 2Caballos desde la Central; y llegados a un cruce, el Guardia de turno, cuando nos dio paso, se acercó sonriente al percatarse del modelito, y nos preguntó socarrón, que dónde íbamos con “Federico”; yo le dije que para casa, a ver si le dábamos un repaso, y nos dejó marchar deseándonos suerte.

No se “marró” mucho el guardia; porque llegando a Tembleque, notamos olor a gasolina; por cuanto nos detuvimos en la gasolinera del *Alto en el Camino*, deduciendo que procedía de la bomba alimentadora; pues solo salía con motor en marcha.

Siendo ya noche, decidí quedarme y se vino Ambrosio a casa con el primero que repostó. Cuando fue de día, se solucionó pronto con una membrana nueva, y lo traje para el Taller Citröen. A partir de ahí, fuimos montando allí mismo, el motor diesel de los Moya.

Al quitar el motor de gasolina, perdimos efectividad del “servo” en la frenada; pues estaba concebido para colector de admisión distinto; aún así, porque los frenos de fábrica también eran de “varilla”, frenaba más que el Ruso. Guillermo me insistía en otra cualquier opción con vehículo de más perspectivas, y se tranquilizó cuando le dije que mi intención era que Ambrosio se soltase; y así fue; porque a poco, mi Primo Antonio, (*ligero*) que estaba en Madrid, habló por él a un conocido suyo de apellido Alcalá, de constantes iniciativas, y se marchó haciendo giras con vehículo demostración por toda España mientras duró la Campaña.

Nº 10- SAVA 6Tm diesel de 4cil (adq 1968)

CR-

Pasando el tiempo, Basilio, que era amigo de los «González” de la cerveza, se enteró que se quitaban de negocio y vendían este Sava en buenas

Historial de los vehículos

condiciones; y como tenía reductora al diferencial, y freno eléctrico a la transmisión, él decidió para mejorar el aspecto de la Escuela, aplicarlo a los exámenes para sustituir el Bedford que yo aportaba; porque Tráfico exigía dar de Alta los vehículos con sus pedales, etc, y se le montaron; pero hubo que retirarlo porque resultaba demasiado grande, al conservar la misma carrocería para las cajas de cerveza.



Aquí acabamos formando un “trío”; porque hubo merma en las Viguetas; y había solicitado Ambrosio, un Préstamo de 25.000 pts en la Caja Madrid, por si podía mejorar algo el Reo; y éste, era más nuevo. Nos aportó su “concesión”, y entró al “tercio” por los portes que nos salieran; que no fueron muchos; aunque Basilio encargó una cisterna de 7.000 litros, y una trócola para colgarla de las vigas en la cochera, pensando en sus amigos bodegueros, y algunos portes se hicieron. Por fin le salió a Ambrosio, lo de Medina Hierros, y se colocó hasta que se jubiló.

Basilio inició la construcción de una vivienda en alto en la Calle Anega, donde teníamos la cochera, y en tiempos, la Autoescuela en el Bajo; por cuya razón tuve que tomar yo el camión para hacer varios viajes a Granada por mosaicos, y a Onda por baldosines, y el camión era un lujo acostumbrado a mis principios. No llaneaba mucho, unos 70; pero subir, con la reductora, nos dejábamos a cualquiera en los Puertos; y las bajadas, una garantía con tirarle una posición al freno eléctrico; una maravilla para un pobre. Tenía un defecto, que se le aflojaban los tornillos del palier izquierdo, aunque le poníamos contratuerca.

El caso es, que entre unas cosas y otras, el camión estaba más tiempo en la cochera, que funcionando. Y unos clientes de Basilio, en Cózar, que habían tenido autocares, y les gustaba el camión, le propusieron un trueque, entregando en el intercambio, un autobús de 20 plazas con el aliciente que estos vehículos eran menos frecuentes en las Autoescuelas, y si lo dábamos de alta, tal vez resultase. Como de todas formas entregaba un dinero por la diferencia, tomamos de ahí las 25.000 pts, que Ambrosio había aportado, para que las pudiera devolver a la Caja de Ahorros; y “se liquidó aquel extraño “trío” mercantil con Ambrosio ya colocado.

Nº 11.- AUTOBÚS Avia de 4 cil 20 plazas. (permutado 1969)

CR-

Si mal fueron los dos ensayos anteriores con los camiones, no fue mejor

Historial de los vehículos

el Autobús; pues requería primero autorizarle una plaza para llegar a las 21, mínimo que se exigía para el examen del carnet Especial; y se tramitó, y se reconoció; pero aquí no salían esta clase de carnet para mantener siquiera la batería cargada; y no tenía atractivo para dedicarlo a viajes de turismo por el aspecto de su modelo.

Terminó llevándoselo un chatarrero por muy poco dinero.



Nº 12, Turismo SEAT 850, vaya usted a recordar la matrícula; pues que me ha venido a la memoria al trasladar a digital unas cintas de vídeo sobre lo que



fuera Seminario de los Paules aquellos años, viendo el paso de vehículos que cae frente a mi domicilio; pues lo tendría poco más de un mes cuando vino otro nuevo Paúl con carnet, y se lo regalé para la Casa; pues me había costado una insignificancia y utilizado en dos o tres viajes, cuando me llegó la ocasión de tomar otro más interesante para los proyectos

en marcha, que ahora diré con el siguiente vehículo:.

Nº 13.-SEAT 1430, doble faro,5 plazas. (adq 1987)
M-853221.

Con este vehículo, hemos dado un gran salto; más que en el tiempo, en las circunstancias.

A partir del 25 de diciembre de 1990, al cumplir los 65 años, me jubilé del trabajo con la firma Rivera, donde estuve 30 años, entre Autoescuela y Gestoría conjuntamente, aunque la Escuela la quitamos un poco antes.

Llevaba ya unos años en la Investigación Histórica, haciendo algunos viajes para realizar los vídeos, aprovechando los sábados y domingos, utilizando mayormente los vehículos de la empresa, y alguno de familiares y amigos, incluso camiones, que coincidían ir por donde teníamos objetivo; y así, más o menos, haríamos La Batalla de las Navas de Tolosa, y El Cantar del

Historial de los vehículos

Mío Cid.

Al calcular los veintitantos mil kilómetros, que llevaría recorrer más de 200 Posesiones de la Orden de Calatrava Fuera de su Campo, y las 16 Fundaciones de Santa Teresa distribuidas igualmente por toda España, pensando adquirir un coche usado que al menos aguantara este recorrido, vinimos a dar en La Solana, con un SEAT 1430 que el Jefe de la Policía Municipal tenía en la reserva al haberse comprado uno nuevo. *(Este SEAT se lo dejé a mi sobrina Toñi hasta que se compraron uno nuevo. Después, lo presté a Agustín Pinés, compañero Gestor, que se le había averiado el suyo. Un día volviendo de Ciudad Real, pinchó cerca del Pocillo de los Morenos; lo apartó a un majuelo; y cuando volvió a otro día, le habían dejado sin ruedas. Como el capital seguía siendo poco, acordamos que presentara la Baja y me diera la subvención que le concedían al entregarlo para desguace; y seguimos tan amigos.)*



Nº 14.-FORD FIESTA 1600D.

CR-3111-H (adq marzo 1988)

Pienso que el 1430, hubiera aguantado hasta el final; pero al ser de gasolina, y salirnos otra respuesta a nuestro sondeo entre los conocidos, un matrimonio ex compañero, propietarios de Autoescuela Santa Teresa en Daimiel, que quitaba un Ford Fiesta diesel con el que no daban clase, y pocos kilómetros, me lo dejaba muy bien de precio, y decidí tomarlo; puesto que los conocía bien y los últimos que tuvimos en la Autoescuela, fueron Fiesta.



Con este Fiesta, *(todavía en blanco, como se conserva en varios vídeos)* puede decirse que concluimos los recorridos previstos para muchas horas de vídeo, y cortamos las salidas; por cuanto se lo dejamos a mi sobrina María del Mar, que tenía que ir al trabajo en el Polígono; y lo tuvo siete años hasta que decidió comprarse uno nuevo, ya suelta de volante.

Al quedarse otra vez libre, y enterarme que otro sobrino, Pedro, hijo de "Jeromico", buscaba uno, se lo di con muchas facilidades; y seguimos de infantería desde entonces; ahora recibiendo prestaciones de una u otra parte familiar, cuando en casa toca ir a la Consulta Médica.

Hemos controlado hasta el nº 14; pero teníamos mentalmente 16 en cuanto a la

Historial de los vehículos

cantidad. No consigo acordarme por el momento.. *Jerónimo*.....

y resulta pasado un tiempo, que entre otras fotos de los "cambalaches viejos", veo ahora en el 2020, ya, una foto que intervino cuando el Reo Basculante se lo llevaron solo, dejándome el motor Perkins 4cil, ya citado, y esta furgoneta que intervino, pero que no llegue a conducir siquiera; no tiene importancia.

Por aquí andaba nuestro aspecto a los 65, cuando nos jubilamos de la Autoescuela; donde también manejamos algunos coches; y antes, durante los cinco años en la "Citröen" con Guillermo, los que traíamos semanalmente de Madrid..



Lo que ocurre, es que este día de San Marcos del 2020, buscando otra, me encuentro con la mía Propia; y por la dedicatoria a mi Madre, está enviada desde Madrid; cuando estuve unos meses trabajando en una Agencia Informativa sobre Disposiciones del Ministerio de Trabajo, que yo tomaba del BOE y trasladaba para la Edición que el Jefe Publicaba para las Empresas, debido a que estaba muy bien relacionado en Televisión Española, y no consigo acordarme del Apellido. Si recuerdo



que había otro Chico de mi edad; y una Chica algo más joven, que hacía de Secretaria. Era el año 1952, y en Madrid mismo, salió la Subasta del Ruso; y en noviembre nos trajeron en un camión, y ya me quedé otra vez en casa; digamos que fue "una Mili muy corta", si la queremos comparar con la Oficial Obligatoria, de la que me libré por ser hijo de Viuda, La Melchora.

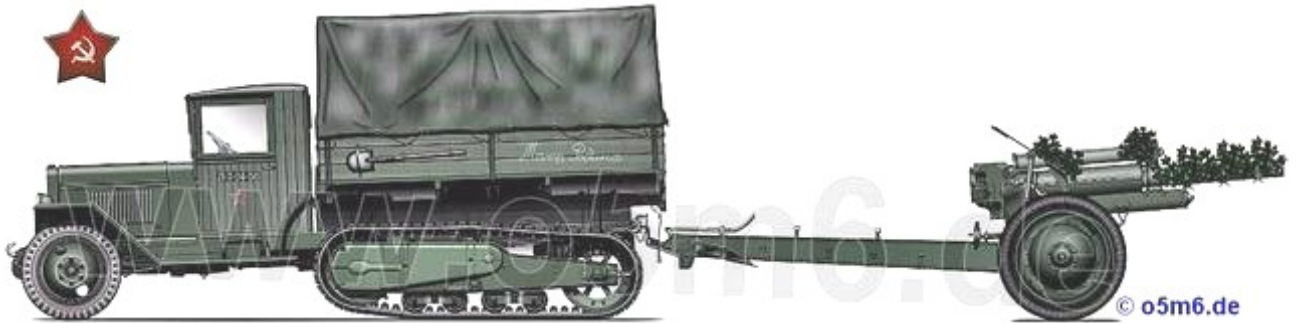
Entonces tenía este aspecto, con 27 años-

Modelo oruga del 3HC

Historial de los vehículos



Modelo rústico y primitivo de "lanza obuses"



Arrastrando piezas de artillería.



EL MÍ O VENÍA PELAO; solo la Cabina para dos plazas- El Bastidor a la vista; pero traía la Pieza donde enganchar el Remolque.

