



La línea férrea discurre
junto al Ebro,
cerca del embalse de Flix
(Tarragona).

MANOLO MARISTANY, UNA CÁMARA FOTOGRAFICA SIEMPRE AVIZOR A LOS TRENES

● *El autor de "Adiós viejas locomotoras" y "Carrilets de España y Portugal" posee un archivo con más de cuatro mil imágenes sobre el ferrocarril.*

● *Lo que más lamenta: no haber fotografiado a tiempo multitud de máquinas hoy retiradas del servicio.*

UN archivo con 4.500 negativos, dedicados todos ellos al ferrocarril, es aval más que suficiente para definir a Manolo Maristany como el fotógrafo del tren. Afición que se inició en la infancia y que desde hace diez años ha plasmado en maravillosas imágenes que evocan la belleza del mundo del ferrocarril.

Manolo Maristany nació en Barcelona hace cuarenta y ocho años. Licenciado en Derecho, abandona su carrera para dedicarse de lleno a la actividad literaria y artística, de la que son buena muestra "Rikki-Tikki" (Premio Doncel 1967), "Ha nevado en La Molina" (1960), "Operación Impala" (crónica gráfica y literaria de una travesía a África en moto), "El foso" (novela finalista al Planeta en 1976), "Gurka" (1968), cuento para niños, y su obra ferroviaria "Adiós viejas locomotoras" (1973) y "Carrilets de España y Portugal", 1974-76 (dos tomos), y las exposiciones fotográficas dedicadas al mismo tema.

Fotógrafo de profesión, es un hombre abierto al diálogo, al arte y a la aventura. No en vano ha sido alpinista, cineasta "amateur", cinturón marrón en judo, ha atravesado África, es prolífico escritor y, ante todo, amante del mundo del ferrocarril, al que ha dedicado jornadas enteras de su vida.

—Manolo Maristany, ¿cómo nació tu afición al tren y a la fotografía? ¿Surgieron a la par?

—No, a la par, no. El tren yo creo que... bueno, ¿tú te acuerdas de la zanja de la calle Aragón? Seguramente que no,

porque eres joven; pues toda la calle de Aragón estaba atravesada por una zanja por la que pasaba el tren. Yo, iba al colegio de los jesuitas de la calle Caspe, y siempre que pasábamos por Aragón y oíamos pitar el tren, todos como locos nos asomábamos al parapeto para verlo llegar. Yo creo que la afición al tren es una cosa que todos los niños o la mayoría de los niños sienten de una manera instintiva.

—¿Y la afición a la fotografía?

—La afición a la fotografía fue cuando... bueno, ésta la he tenido siempre.

—No, no. Me refiero a la ferroviaria.

—¡Ah! Fue cuando me di cuenta que los trenes de vapor se estaban muriendo; entonces me entró como una prisa enorme, imponente, para fotografiarlos.

—¿Y tu labor quedó reducida a la imagen del vapor o ha ido evolucionando?

—Ha evolucionado. Actualmente empecé a fotografiarlo todo: Althom, Mitsubishi, Talgo... todo. No con tanta intensidad como el vapor, pero lo fotografio.

SIENTO EL TREN ESPAÑOL

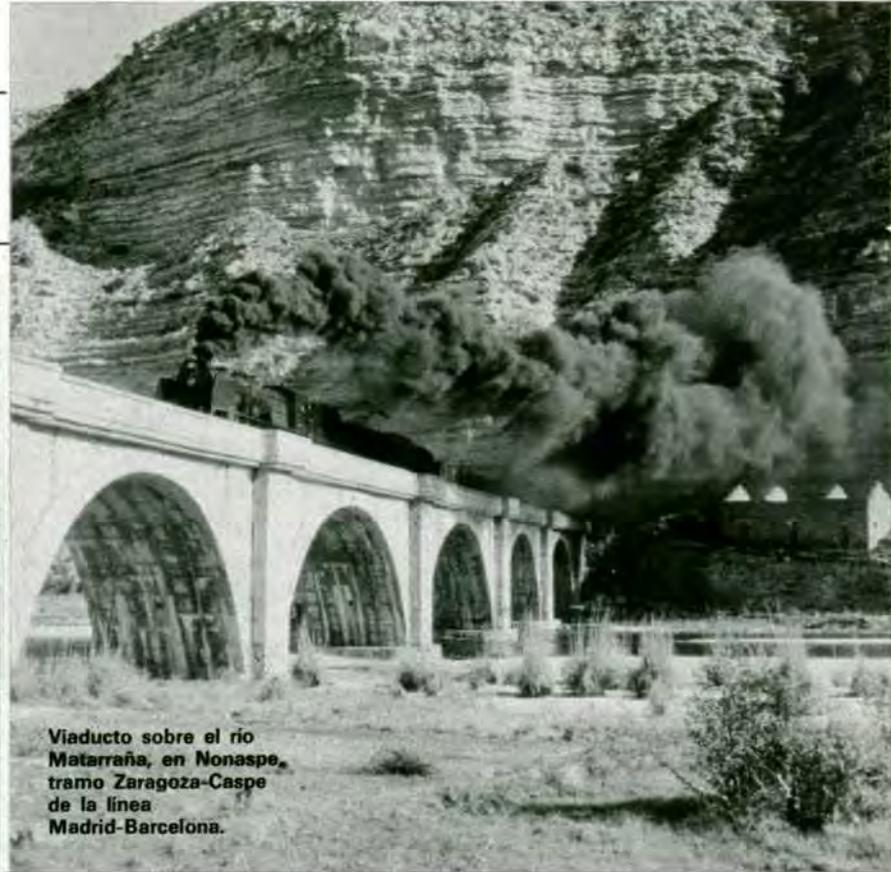
—¿Tus fotografías pueden considerarse una muestra representativa de lo que ha sido el vapor en España?

—No, no. Yo creo que habré salvado el diez por ciento o una cosa así. Si hubiera empezado a fotografiar cuatro o cinco años antes, habría conservado muchas más cosas. El vapor cayó casi en picado entre los años sesenta y ocho y setenta. Fue un desplome casi total, y lo que es peor, que

● *Maristany ha llegado a esperar dos días para captar un tren a su paso por un punto determinado, en hora y época señaladas.*



Doble tracción "Mikado" en la estación de Lérida.



Viaducto sobre el río Matarraña, en Nonaspe, tramo Zaragoza-Caspe de la línea Madrid-Barcelona.

ya no se puede recuperar. Yo, si me hubiera percatado o lo hubiera previsto, hubiera estado dos o tres meses con un coche y una máquina haciendo fotos.

—Pero en estos momentos, ¿cuántas fotos tienes?

—Negativos, negativos tendré unos cuatro mil o cuatro mil quinientos.

—¿Todos del ferrocarril español, o hay también muestra del extranjero?

—No, no, todo español. Siento el tren español. Siento el tren español. Me gusta, y piensa que en el extranjero hay muchos y muy buenos fotógrafos de trenes.

—De tus fotografías, habrá mejores y peores, fáciles y más difíciles de conseguir. Si tuvieras que hacer un balance, ¿qué fotografía señalarías como la que más te ha costado conseguir?

—Vamos a ver: sin duda alguna, la "fotografía de los buitres", que la llamo yo.

—¿Por qué?

—Pues verás. La foto está hecha en el túnel que existe entre Nonaspe y Fayón. Esto sería el año setenta o setenta y uno, y por esta línea circulaban únicamente un tren de vapor "butanero" y otro con una RENFE; pasaban por la mañana y solamente sabía que podían pasar entre ocho y dos del mediodía. Un viernes por la noche me fui a dormir a un pueblo cercano, y al día siguiente me acerqué al lugar con la máquina preparada y dispuesto a esperar el tiempo que fuera. La tarde anterior había puesto un telegrama a Mora, al señor Estadella, diciéndole que avisaran al maquinista del "butanero" que al salir del túnel echara humo negro. En esta situación, a mí lo único que me quedaba por hacer era esperar a que apareciera el tren. A las siete quince de la mañana ya estaba apostado, con el frío correspondiente, porque era pleno invierno; pues bien, así estuve toda la mañana hasta las dos en que

pasó el "butanero"... Y digo lo de los buitres, porque en los desfiladeros había una familia de buitres que de pronto empezaron a despegar y a volar por encima de mí. Yo pensé: "Manolo, éstos te van a comer en cuanto seas cadáver". Y por esto le llamo la "fotografía de los buitres". Total, que para hacer una fotografía me pasé dos días enteros.

—Supongo que no todas te habrán costado lo mismo...

—No, por supuesto que no. Siempre he encontrado muchas facilidades. Los maquinistas, por ejemplo, me dejaban subir a la locomotora, y cuando les pedía que me echaran humo lo hacían, e incluso si me veían apostado en una zanja, sin yo decirles nada, echaban un chorro de fuel para que la foto quedara mejor.

—¿Y siempre han salido bien las fotografías o has tenido que romper muchas de ellas?

—Muchas, muchísimas... No es que las haya roto, es que las tengo olvidadas, muertas de risa. Muchos me dicen: "Manolo, qué fotógrafo de trenes tan estupendo eres". Y claro, es porque sólo enseño las buenas; las malas, no. Si tuvieran que ver las tres mil quinientas malas no dirían lo mismo.

EL TREN DE VAPOR SALE BIEN EN TODAS LAS FOTOS

—Aun así, las buenas merecen esos miles de malas que tú dices, y que a buen seguro no son tantas, pero si tú tuvieras que elegir una de ellas como la mejor, la que más satisfacción te ha producido...

—Mira, el tren de vapor sale bien en

todas las fotografías, incluso con niebla o lluvia. Tengo fotografías hechas en estas condiciones y han salido espectaculares. Pero si tuviera que elegir la mejor, yo casi diría que es ésta.

De entre un montón de fotografías co-

EL P

Donde más cosas me han pasado ha sido en el puente de Irurzun, en la línea de Pamplona a Alsasua. Si uno quiere, puede fotografiarlo desde el coche. Algunas veces lo he hecho. Incluso hay un pequeño aparcamiento en la carretera misma, encima del río. Esperar los trenes en el coche es muy cómodo. Uno puede escuchar música, comer un bocado y beber de la bota. Pero siempre con un ojo en la vía. Pero el mejor punto de vista de este puente es desde el borde mismo del río. Hay que bajar por una ladera muy empinada, con riesgo de ir a parar al agua. Y en la orilla misma hay que hacer equilibrios entre las piedras resbaladizas. Pues bien, una vez decidí apostarme allí para fotografiar un tren mañanero que venía de Alsasua. Pasaba por allí a las nueve, si mal no recuerdo. Me acompañaba mi mujer, con una cámara cargada con color. Nos apostamos en sitios diferentes para tener dos vistas distintas. Desde donde yo estaba no la veía. Habíamos llegado temprano, por si las moscas, y corría un vientecillo helado. El río lo canaliza. Estábamos abrigados con nuestras zamarras de piel de cordero, pero como si no. Era invier-



M. M. reposa unos momentos, en el puerto navarro del Carrascal, a la espera de que circule un "naranjero" vacío entre Pamplona-Castejón.

ge una en la que aparece un tren de vapor saliendo de un túnel enmarcado por una montaña en la parte superior y un río en la parte inferior.

—En esta fotografía, una serie de líneas convergen a un punto de fuga exterior: el

río, el tren, el penacho de humo y, como colofón, la montaña dan una idea de perfección total. Yo diría que es una foto redonda. Sí, sí, ésta es una de las mejores fotografías que tengo, aunque todas no pueden salir así, desgraciadamente.

—Para conseguir este tipo de fotografías es necesario o imprescindible una buena técnica, pero además tus fotografías consiguen captar el sentimiento que a todos nos produce ver correr un tren en un hermoso paisaje: ¿cómo lo haces?, ¿de qué te vales?

—Me pongo en el lugar del aficionado... Bueno, no es que me ponga, es que ya lo soy, y pienso: "Esto me gusta a mí porque requiere un ambiente ferroviario". Esto lo refleja todo. Y tal vez por este motivo, sin casi darme cuenta, mis fotografías son ferroviarias. Yo creo que habrá fotógrafos mucho mejores que yo; bueno, seguro que los hay; ahora, tú les dices de fotografiar trenes, y estoy seguro que a lo mejor no consiguen darle este sentimiento, este ambiente y entorno ferroviario, y es porque no lo sienten.

LAS FOTOGRAFÍAS POR ENCARGO SON ABURRIDAS

—¿Y qué sientes al observar el trabajo realizado, tras revelar y ampliar el negativo y ver la fotografía?

—Un sentimiento de plenitud. Después del revelado y la ampliación, cuando va saliendo la fotografía siento una sensación que no se puede explicar. Diría yo de plenitud. Sí, esta es la palabra. Plenitud creadora en términos más modestos que la de un pintor o un músico, pero algo así.

—¿Y cuando no sale lo que tú pensabas

LA FOTOGRAFÍA QUE NO FUE POSIBLE

PUENTE Y LOS CARAJILLOS DE IRURZUN

no y todo estaba lleno de escarcha, porque allí da mucho la sombra. Yo pensé que a las nueve terminaría el suplicio, en cuato pasara el tren: De vez en cuando, llamaba a mi mujer para ver si estaba viva. Cada vez me respondía más débilmente. Hasta las diez no pasó el tren..., pero otro: era el expreso Barcelona-Irún, que venía con retraso, pero remolcado ¡por dos Mikados! Como venía por detrás de mí, me sorprendió, y apenas pude dispararle una foto regularcilla. A pesar de todo, fue un espectáculo soberbio de ver. Hacía mucho tiempo que los expresos de Irún circulaban con Diesel.

Como ya estaba harto, me fui a buscar a mi mujer. Estaba lo que se dice morada de frío. Apenas podía hablar ni moverse. Todavía no sé cómo llegamos al coche. Nos fuimos a Irurzun y allí nos tomamos unos carajillos flambeados en un bar de la carretera. En mi vida he tomado un carajillo mejor ni que me supiera tan bien. Desde entonces, me he acordado siempre de los carajillos de Irurzun.

Una vez fueron mi ruina. Sería el año 73 o así, y había ido con mi buen amigo

Jorge Comella a fotografiar las últimas Mikados que aún corrían por esta línea. En Alsasua nos topamos con una doble tracción con un butanero. Se iban a Pamplona. Dijimos a los maquinistas que en el puente de Irurzun nos echaran humo negro para acentuar el dramatismo de la foto. Aquellos estupendos muchachos nos dijeron que sí, que nos preparáramos, que veríamos lo que es bueno. Total, que nos quedamos en Alsasua para admirar su arrancada. Luego nos fuimos nosotros en coche, despacio, porque teníamos tiempo de sobra para adelantarse al tren. Al llegar a Irurzun pensé en los carajillos. Es casi un reflejo automático en mí pensar en carajillos cuando paso por Irurzun, y le dije a Jorge que parara, que le iba a invitar a un carajillo. Como siempre, estaban buenísimos. Luego pagamos y nos fuimos en dirección al puente. Al llegar al principio del desfiladero, vimos un humo negro que flotaba encima de la vía que por allí corre por un terraplén. Se lo hice notar a Jorge y vi cómo se ponía pálido y aceleraba la marcha del coche. Si no nos matamos fue porque Dios no quiso, y porque no salió ningún camión por las curvas, que allí

son muy estrechas. Al poco rato descubrimos al butanero que corría que se las pelaba atronando como un cataclismo. Las dos Mikados parecían empeñadas en batir el record de velocidad entre Alsasua y Pamplona. Jorge aceleró, pero era inútil. Las Mikados se metieron en un túnel. El puente estaba a continuación. Haciendo chirriar las ruedas del coche como en una película de Starsky y Hucht, nos adelantamos a un paso a nivel que está después del puente. El butanero ya subía resoplando, a toda marcha, como un par de rinocerontes cargando. Saltamos del coche con las cámaras fotográficas en las manos, y disparamos de cualquier manera cuando ya teníamos el tren encima rugiendo como un verdadero huracán...

Las fotos, como es natural, salieron mal. Maldecimos y juramos en todas las lenguas conocidas para dar rienda suelta al cabreo. Pero ya no se podía hacer nada. Habíamos perdido una de las últimas oportunidades de fotografiar una doble tracción de Mikados. Hoy me dura todavía el mal humor cuando me acuerdo de los carajillos de Irurzun. ■ MANOLO MARISTANY.