

*En plena invernada
y con nieve hasta las rodillas*

Filmando trenes en la rampa de Pajares (y II)

MANUEL MARISTANY
(texto y fotos)

Completamos el apasionante y emocionante reportaje de M. M., una vez iniciado el año 1984, vigésimo de la vida de VIA LIBRE y a unos meses de celebrarse el centenario del Pajares. Y cuando ya las primeras nieves de este invierno han aparecido por aquellas y otras latitudes de España.



El sol vespertino envuelve en un manto de gloria la 7.767 que sube con un mercancías de puente de los Fierros hacia Pajares que, paradójicamente, está en dirección contraria a la que lleva el tren. Son las montañas que se ven al fondo.

A estación de La Robla con sus desvencijados cargaderos de carbón y sus herrumbosas instalaciones, copiosamente nevadas, me recuerda la fotografía de un suburbio de Stalingrado dismantelado por las bombas de los Sukas. Un largo mugido nos avida la llegada del tren. ¡Achtung! ¡Preparados! ¡Fuego! El largo mercancías conducido por una 7.700

muy achuchada, recibe una andanada de superocho. Pasa sin detenerse y se pierde con ruido de herrajes. Menos mal. Ya hemos "cazado" una inglesa. La primera toma siempre ejerce un efecto tranquilizador.

Agradecido, regalo al jefe de estación un ejemplar de VIA LIBRE con una colaboración mía. Después le enseño mi permiso especial de RENFE y le pregunto si podríamos volver en la cabina del tranvía para filmar el descenso a Pola de Lena. El hombre nos dice que no nos preocupemos, que él lo arreglará todo.

Jorge y yo no podemos disimular nuestra alegría cuando vemos aparecer nuestro tren: se trata de un tren convencional conducido por una 251 remolcando una ristra de veteranos "5000". Está visto que hoy —a pesar del madrugón en Oviedo— es nuestro día de suerte. Tras un breve cambio de impresiones entre el jefe de estación y el maquinista de la gua-gua, éste nos invita a trepar a bordo y nos presenta a su ayudante que, sin más, me cede su sillón de almirante para poder filmar con más comodidad. La cabina es clara y confortable y el tablero de mandos casi tan sofisticado como el de un reactor y que mi ignorancia me impide describir adecuadamente. El jefe de estación nos da la salida y la pesada y sofisticada locomotora se pone en movimiento con la suavidad de una pluma impulsada por la brisa.

Enfilamos a buena marcha la subida a Busdongo. La perspectiva diferente a la que se tiene desde la ventanilla de un coche. Es mucho más amplia y dominadora. Uno tiene la impresión de que la locomotora se come la vía, que desaparece bajo las ruedas, invisibles. Una ligera presión sobre una palanca basta para que sintamos el poderoso empuje de sus motores en la espalda.



Una interesante doble-tracción compuesta por la 7.714 y una 269 sin identificar conducen un mercancías Gijón-León. La foto está tomada entre puente de los Fierros y Malvedo. La 7.714, a juzgar por su franja amarilla, ha sido sometida a Gran Reparación. Nosotros creemos que ha mejorado con el cambio.



Esta fotografía creemos que ilustra bastante bien la problemática de Pajares. Este mercancías, procedente de Gijón, está subiendo al puerto. Diez minutos antes ha pasado por puente de los Fierros, que está en el fondo del valle de la derecha. En las entrañas de la tierra ha descrito una curva de 180 grados. A la derecha de la foto se puede ver —con lupa— un trozo de vía en curva y un túnel que corresponden al tramo Pola de Lena-puente de los Fierros. En líneas generales, el tren describe dos grandes lazos, el de puente de los Fierros y el de Malvedo, que le hacen cambiar la dirección de Sur a Norte y de Norte a Sur.

Paramos en todas las estaciones. Los viajeros suben y se apean y el maquinista observa por el espejo retrovisor la señal de partida del jefe de estación que se muestra reacio a aventurarse por los andenes nevados. Remontamos el helado curso del Bernesga.

La boca Sur del túnel de La Perruca aparece revestida de pétreo mampostería y ornamentada de acuerdo con el gusto de la época en que fue abierto. Jorge y yo casi contenemos el aliento cuando el convoy se zambulle en su interior. El potente foco de la gua-gua ilumina la bóveda del túnel que todavía guarda restos de hollín que contemplamos con el mayor de los respetos. Tres kilómetros de túnel en cuesta no serían ninguna broma para los tripulantes de la máquina de cola.

Salimos al otro lado, a un universo de cimas y crestas resplandecientes de sol y nieve. El valle de Lena se abre a nuestros piés. Según nuestro maquinista, la ligera neblina que flota sobre las tierras bajas nos impide ver el Cantábrico, a unos 80 kilómetros al Norte. Lástima.

¿Una base perdida en la Antártida?

La estación de Pajares se nos antoja una remota base perdida en la Antártida. El tren es el cordón umbilical que la une al mundo civilizado. Una unidad 400 espera el cruce. Después partimos en direcciones opuestas.

Descendemos contorneando los accidentes del terreno o atravesándolos por túneles. El recorrido interior supera al exterior en un 60 por ciento, aproximadamente, entre Busdongo y Pola de Lena. Viajamos más por el interior de la tierra que a la luz del día. Nuestra locomotora no supera nunca los 60 kilómetros por hora. Desde la cabina y a esta velocidad las curvas se ven realmente cerradas. Sobre todo bajando. Subiendo es otra cosa. Bordeamos pendientes vertiginosas, dignas de un descenso olímpico. Hacia arriba se perfilan, contra un cielo muy azul, cornisas laminadas por el viento. Una galería paraaludes protege una curva expuesta. Estoy seguro que más de un maquinista veterano recordará algún lance apurado en esta tremenda rampa Norte (y que la afición le agradecería publicara en las páginas de VIA LIBRE).

Esta primera parte del recorrido tiene un severo aire polar, de alta montaña, frío y desolado. El panorama empieza a cambiar a partir de Navidiello-Paraná. Aumenta la vegetación. Dos ronroneantes máquinas exploradoras, equipadas con grandes palas quitanieves y los focos encendidos, nos esperan en la estación de Linares-Congostinas. Se trata de un par de atractivas 1.800 Diesel, muy americanas.

Saliendo de Linares se tiene un rápido atisbo del primer y segundo nivel de la vía que, desde nuestra altura olímpica, se nos antoja de ancho N. La rampa de Pajares es un gigantesco tablero a escala real. Pajares no ostenta el record de altura del ferrocarril español. Este corresponde al túnel de Tossas en la provincia de Gerona. Pero sí el de espectacularidad.

En la estación de Malvedo se plantea un interesante problema de prioridades. Parece ser que el temporal de nieve ha afectado al CTC y desbaratado los horarios. Las órdenes de partida de los trenes se han de dar por teléfono, de estación a estación. Cuando nosotros llegamos, hace rato que un tren de plataformas remolcado por una 7.700 espera que suba el Talgo Gijón-Madrid. La estación de Malvedo es muy pequeña, está en curva, entre dos túneles, hay pocas vías y menos espacio para maniobrar. Total, que cuando llega el Talgo, nuestro tren tiene que dar marcha atrás y meterse en un túnel para hacerle sitio. Filmo a placer estas interesantes maniobras. El Talgo, conducido por una 269, desfila lentamente, decididamente molesto por el retraso y la humillación de haber tenido que reducir la marcha. El plataformas sale antes que nosotros, cosa que no lamentamos en absoluto, porque con tanto ajeteo ferroviario lo estamos pasando en grande. El jefe de estación, que se ha pegado un hartón de correr arriba y abajo en la nieve, nos da finalmente la salida.

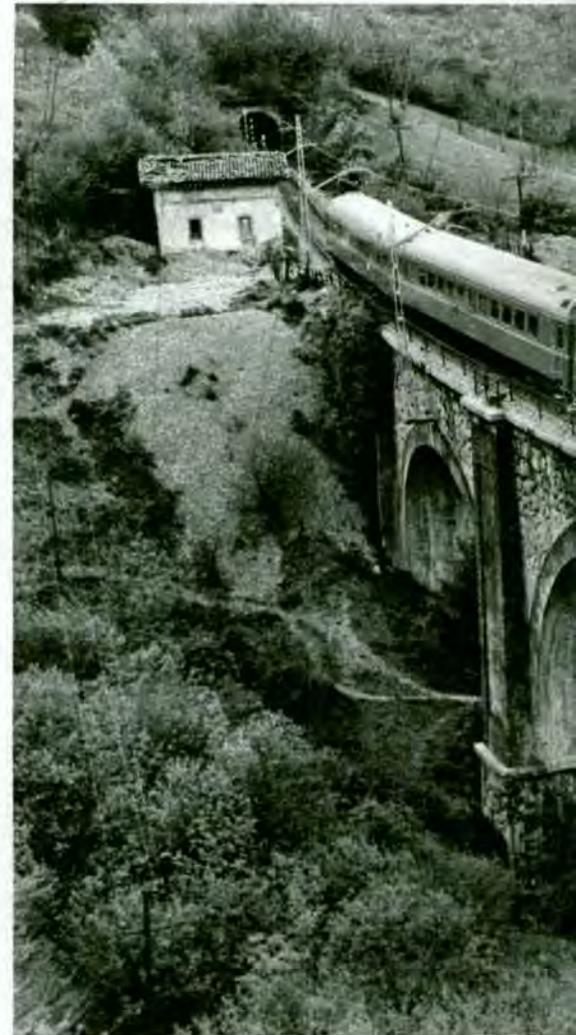
Pomaradas bajo el hielo

Descendemos a la misma moderada marcha de 60 kilómetros por hora. Detrás de mí oigo zumbiar sordamente los motores de nuestra locomotora, tascando impaciente el freno. Para una máquina que puede alcanzar los 160 tiene que ser muy duro marchar al paso. Pero no hay más remedio, a menos que uno quiera salirse por la tangente y saltar al vacío. La cerrazón de las curvas no permite demasiadas audacias. Me imagino que al llegar a Tierra de Campos el maquinista le aflojará la riendas y la lanzará al galope de los 140 kilómetros por hora de velocidad autorizados recientemente. Me imagino también que será un hermoso espectáculo.

La tarde se ha templado. La nieve suda y reluce. Nos hundimos lentamente a razón de 20 metros cada kilómetro. Campos de manzanos y huertos mustios bajo la helada nos salen al encuentro. Describimos el último lazo y ponemos rumbo Norte. Poco después traqueteamos en las agujas de la estación de puente de los Fierros y nos detenemos con una imperceptible sacudida. Desde la cabina de la máquina resulta interesante ver cómo los viajeros se aprestan a subir al tren. Es un punto de vista inédito para el ciudadano corriente.

Por un puente de hormigón de tres audaces arcos cruzamos las heladas aguas del Pajares y la carretera Gijón-León, despejada por la máquina quitanieves. ¿Se trata del famoso puente de los Fierros? La verdad es que no hay otro tan importante en todo el recorrido. ¿Sería originalmente de hierro y daría el nombre a la estación? El viaducto de Paraná, tan citado en las publicaciones ferroviarias, nos ha pasado totalmente inadvertido. ¿Lo han demolido? ¿Estaría disimulado bajo la nieve?

Preocupado por estas incógnitas no me percaté de que nuestro tren ha aumentado la velocidad. Ahora corremos por el fondo del valle. Las curvas son más amplias. La cordillera va



quedando atrás, enrojecida por el sol. Delante de nosotros el panorama se va ensanchando como Castilla delante del caballo del Cid. Pola de Lena. Final de trayecto. Hilos de agua gotean del tejado de la estación. El sol luce amistosamente. En los andenes se han formado charcos y una especie de granizado gris en el que chapotean los viajeros. Agradecemos al maquinista y su ayudante la colaboración prestada y nos despedimos después de haber intercambiado nuestras tarjetas. Descendemos de la alta cabina con cierto pesar. De buena gana habríamos continuado hasta Gijón. Pero en Pola nos espera nuestro vehículo todo-terreno. La filmación desde el tren es una parte del reportaje que hay que completar con tomas exteriores.

La "curva del caballo"

La "curva del caballo muerto" está encima del puente de los Fierros, aunque ningún ferroviario la conocerá por este nombre, por la simple y elemental razón de que se lo hemos puesto nosotros para entendernos. Un tren había atropellado a un caballo y sus restos estaban esparcidos por la vía, manchando la nieve de rojo. Pero es una buena curva. La hemos explorado muy de mañana y después de elegir sendos



Los vivos rojos del Electrotrén Madrid-Gijón constituyen el mejor contrapunto para la fresca y húmeda primavera asturiana.

El ómnibus Gijón-León cruza un puente situado en las cercanías de Linares-Congostinas.



puntos de vista, nos hemos instalado en la nieve dispuestos a esperar lo que fuera. El frío arrecia y al cabo de unos pocos minutos tengo los pies helados a pesar de mis botas de campaña. Pateo la nieve para entrar en calor. El cielo clarea lentamente. El silencio es roto por los graznidos de los cuervos que luchan por los despojos del infortunado caballo. Oigo la voz de aviso de Jorge, situado al otro lado de la vaguada.

—¡Que viene!

El "Corail" sube a toda pastilla con los focos encendidos y aullido de ventiladores. Corre por lo alto del talud. Ni el maquinista ni los viajeros sabrán jamás que un par de aficionados medio locos lo están filmando medio enterrados en la nieve. Aparto el dedo del gatillo. Ha sido una gran toma.

—¡Quisiera morirme! —me grita Jorge.

Lógico, pienso yo, de placer. Su punto de vista también era muy bueno y estoy seguro de que habrá conseguido una buena toma. Pero cuando nos encontramos me sorprende su abatimiento. Está fuera de sí.

—¡Se me ha encallado la máquina en el momento culminante! ¡El muy c... que me la vendió!

Yo le miro impotente. No le puedo comprender mejor. No hay palabras para describir la frustración que se apodera de un filmador de trenes cuando, por causas totalmente ajenas a su voluntad, falla una buena toma. Es capaz de llegar al asesinato. Si en aquel momento, Jorge se encuentra al vendedor que le colocó la super-cámara-sonora-electrónica, se la parte en la cabeza y sus restos mortales van a hacer compañía a los del caballo muerto.

* * *

La incomparable curva de Malvedo reconcilió a Jorge con la vida, a pesar de que un burro local nos tuviera con el alma en un hilo con su rebuzno. Se trataba de un burro que había aprendido a imitar el pitido de los trenes y cada dos por tres nos hacía precipitarnos a nuestras cámaras y escrutar ansiosamente el horizonte en busca de un tren que no aparecía. Lo descubrimos al volver al coche. El condenado animal nos miró con ojos sardónicos, como el paleta de pueblo que ha conseguido chasquear a los señoritos de la ciudad. Maldecimos sus huesos asnales.

* * *

Visitar la estación de Pajares es de rigor. Pajares es uno de los santuarios ferroviarios de España, como el desfiladero de Pancorbo o la rampa de Torre-Brañuelas. Hace algunos años era el depósito de vapor de Castejón de Ebro, última guarida de las Mikados. Al haber desaparecido la tracción vapor, el aficionado se orienta hacia el prestigio y espectacularidad de determinadas líneas.

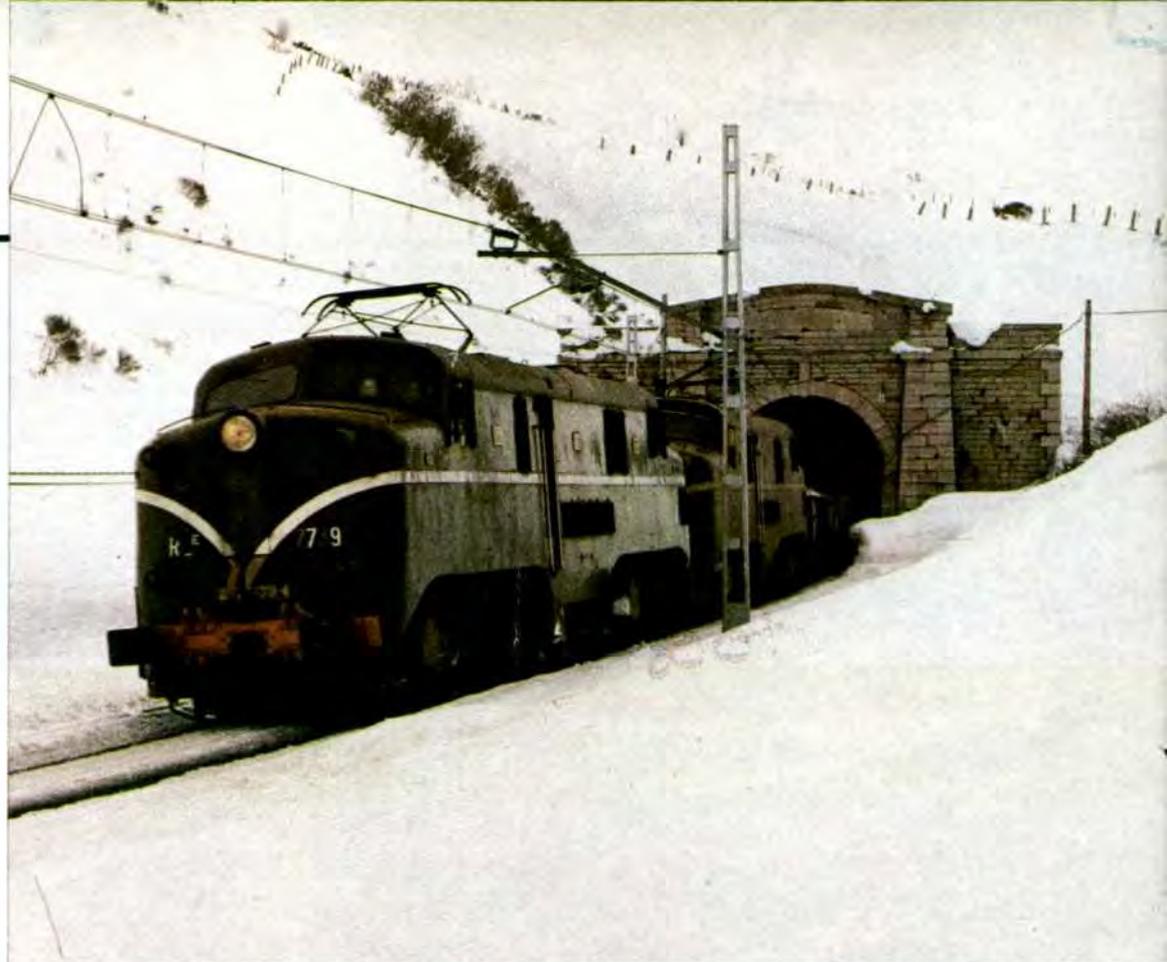
Subir a Pajares se impone, aunque tengamos que trepar cien metros hundiéndonos en la nie-

ve hasta más arriba de la rodilla. El aficionado tiene que estar dispuesto a todo y no reparar en sacrificios. Yo no lo lamento. Estas experiencias me divierten. Forman parte del safari ferroviario. La emoción que sentimos al llegar a la estación es similar a la que debió de experimentar Amundsen al pisar el Polo Sur. Quizá mayor. Al fin y al cabo en el Polo no había trenes. El capataz de un destacamento avanzado de Vía y Obras nos toma por locos de atar, pero nos deja calentar en su estufa. Pasamos una mañana muy interesante filmando los trenes que surgen de improviso por las bocas de los túneles que limitan la estación.

Placer para el más exigente

Para el aficionado a los ferrocarriles, el simple hecho de ver pasar un tren constituye un grato espectáculo. El placer, por otra parte, está en relación directa al marco por el que discurre el tren. Es decir, siempre es más interesante ver un tren cruzando un atrevido viaducto que arrastrándose entre los feos suburbios. En este sentido, el audaz trazado de la rampa Norte de Pajares, sus heroicas proporciones, la abundancia de curvas y sus distintos niveles colman los deseos más disparatados del aficionado.

Si algún lector alberga alguna duda acerca de mi afirmación, le aconsejaría que se acerque a la estación de Linares-Congostinas y dé un corto paseo en dirección a Malvedo, hasta situarse en unos riscos desde los que dominará varios niveles de vía, por debajo y por encima de él. Constituyen un mirador incomparable. Primeramente verá un tren, en lo más hondo del valle, que se dirige a puente de los Fierros. Diez o quince minutos más tarde, el mismo tren aparecerá saliendo del túnel del Capricho a unos cien metros de profundidad, más cercano y ronroneante. Describirá una curva muy atractiva y se hundirá en las entrañas de la tierra. Pausa de silencio amenizada por las esquilas de unas vacas cercanas. Luego el tren surgirá casi de sus pies, como un topo atareado y casi en seguida se hundirá en un túnel. Más allá está la estación de Linares, en curva. Si el tren es un mercancías, lo más probable es que no se pare. Pocos minutos más tarde lo verá, más alto, trepando por el flanco de una frondosa ladera, al otro lado de la vaguada. Desaparecerá en un túnel. Después de un considerable lapso de tiempo —el que empleará en alcanzar Navidiello-Paraná— lo adivinará, más que verá, atacando las rampas finales del Pajares, a una altura enorme. Y todo esto acompañado por el fragor de cuatrocientas o seiscientas toneladas de hierro rodando sobre vías de acero. Aquellos valles profundos y solitarios actúan como una caja de resonancias. En la quietud de la mañana estalla de repente una especie de trueno que os sobresalta. ¿Qué ocurre? Algo muy sencillo. Es un tren descendente —éstos son más ruidosos— que acaba de salir de un túnel. Luego el ruido cesa con la misma brusquedad. El convoy se ha



Una doble tracción de 7.700 surge de la boca Sur del túnel de La Perruca, conduciendo un carbonero. La boca Norte no ha merecido el honor de un revestimiento de mampostería. ¿Existe alguna razón para esta discriminación?

La 7.769 cruza, sin detenerse, la estación de Pajares con un mercancías León-Gijón. Al fondo, puede verse el depósito de agua que, misteriosamente, no ha sido demolido.



metido en otro túnel. Es todo un espectáculo de luz y sonido.

En un número de VIA LIBRE, Miguel Cano Luzati describía el "show" montado por los Ferrocarriles Federales Suizos en el San Gothardo para conmemorar el centenario de esta línea. En las cercanías del pueblecito de Wassen levantaron una tribuna desde la que el público podía seguir la ascensión de los trenes. No costaría gran cosa montar algo parecido en Linares-Congostinas. Con los debidos respetos, la rampa de Pajares no tiene nada que envidiar a las del San Gothardo. Entre otras cosas, es más alta.

Para terminar, me permitiré aconsejar a los aficionados que se animen a viajar a Pajares,

que se alojen en el Parador Nacional del mismo puerto y pidan habitaciones que den hacia la parte de Asturias: desde las mismas se domina un grandioso panorama de cimas y valles y —maravilla de maravillas— la salida Norte del túnel de la Perruca. Incluso desde el cuarto de baño (y si mucho se me apura, desde el mismísimo WC). Todavía recuerdo la emoción que me causó, en plena "toilette" matutina, ver surgir de la tierra el Ter Gijón-Sevilla, recorrer una pequeña curva y desaparecer, engullido por el túnel de La Perruca, mientras en el aire frío se desvanecían los ecos de su distante traqueteo.

Otro consejo a los aficionados: llevarse ropa de abrigo y unas buenas botas montañeras. Incluso si proyectáis el viaje en el mes de mayo, como nosotros. La primavera asturiana —por lo menos la de 1983— no tiene nada que ver con la idea que uno tiene de esta florida estación.

M. M.