

*"El tren va sobre un largo viaducto de hierro, entre larguísimos túneles; pasa volando por encima del balneario de Ormaiztegui, sobre caseríos y tierras de labor".
(Pío Baroja: "El tren y el paisaje en la tierra vasca", 1948).*



El expreso "Sol de Levante" Alicante-Hendaya hace lo que puede para aportar luminosidad mediterránea a la brumosa campiña norteña. No es culpa suya que no lo consiga. El último coche es un coche-cama tipo Lx. que en un tiempo lejano quizá formara parte de la composición del "Tren Azul" Paris-Niza.

EL VIADUCTO DE ORMAIZTEGUI

(o un problema de logística ferroviaria)

Manuel MARISTANY (texto y fotos)

SENTADO frente a un imponente chuletón a la brasa de casa Egoki de Andoain, mi mente está más enfrascada en establecer un cuadro de preferencias fotográficas que en la forma de atacarlo. El problema es peliagudo. ¿Me dará tiempo a cazar el "Iberia Expres" en una curva muy

"gran línea" en las proximidades de Tolosa (por desgracia no recuerdo el lugar exacto) a eso de las 9.45, y luego retroceder una treintena de kilómetros para apostarme en el viaducto de Ormaiztegui para cazar el expreso "Sol de Levante" a las 10.15 aproximadamente? Los dos puntos de vista son muy buenos

y me hacen dudar. Por otra parte, si me quedo en el viaducto de Ormaiztegui, tendré la oportunidad de cazar el "Iberia" y el "Costa de Levante" casi cruzándose...

Los aficionados que les guste fotografiar trenes comprenderán perfectamente mis angustias y vacilaciones, que no me dejan

saborear el famoso asado de casa Egoki. Por otra parte, estoy solo y no me queda el recurso de comentar la jugada con un amigo.

Mis márgenes de tiempo son muy justos, teniendo en cuenta además la saturación de la Nacional I, plagada de curvas. Otro factor de inquietud es la ubica-



Esta foto ni es muy buena ni muy clara. Pero tiene su importancia. Está tomada en 1975 y en ella aparecen un "pingüinus primigenius", a la derecha, y un expreso de campanillas que podría ser el "Iberia Exprés" o el "Sud-Exprés", a juzgar por la internacionalidad de sus coches, entre los que figura, nada menos, un auténtico furgón CIWL.

ción exacta de la gran curva de Tolosa. ¿Está antes o después de esta población, viniendo de San Sebastián? Esta incertidumbre, estos kilómetros de más, me resultarán fatales a la larga y serán los responsables de una de las más aciagas jornadas ferroviarias de mi vida de fotógrafo de trenes. Si hubiera sabido que la Gran Curva estaba casi tocando a Andoain (9.30 paso del "Iberia"), me habría dado tiempo suficiente para cazarlo allí y luego volver a toda velocidad al viaducto de Ormaiztegui para fotografiar al "Sol de Levante" a las 10.15... y quién sabe si otra vez al "Iberia".

Pero lo que no se podía negar era el arte cisorio del cocinero del Egoki que, a medio chuletón, consiguió hacerme olvidar mis problemas ferroviarios. Por indicación de la camarera, tomé un plato de setas —iberlurdiñes, o algo así, dijo que se llamaban— condimentadas con toda la cosecha de ajos del año y parte del anterior, que me dieron la noche. A la mañana siguiente llovía el típico chirimirí norteño, que me sumió en un estado de ánimo

más bien bajo y pesimista. Estaba tan deprimido que, imitando a Don Quijote soltando las riendas a Rocinante, dejé que fuera mi propio y veterano coche el que eligiera el camino, cuando llegué a la bifurcación de carreteras situada al Norte de Beasain. Acabó tirando hacia Ormaiztegui, a donde llegué con tiempo más que sobrado para buscar un buen emplazamiento. El viaducto surgió ante mí como un fantasma envuelto en la bruma. Es verdaderamente espectacular. Medirá sus buenos 100 metros de longitud por 20 de altura, aproximadamente. O más. Es del tiempo de Isabel II. Exactamente, de 1863, de cuando la construcción de la gran línea del Norte Madrid-Irún. Se trata de una típica construcción de la época, con viga de celosía y miles de remaches. En una época que no sabría precisar, se le añadieron unas columnas de refuerzo para soportar el peso de los trenes modernos que han desvirtuado su traza original. No estoy impuesto sobre el tema, pero me atrevería a decir que debe de ser uno de los últimos puentes de este tipo en servicio en la Red española. Hoy en día no se construyen puentes así. Me imagino que, entre otras cosas, por el gasto de pintura que debe de suponer mantenerlo en forma. Los vecinos de Ormaiztegui están muy orgullosos de él. En muchos bares figura su fotografía en lugar de honor.

Como en un submarino

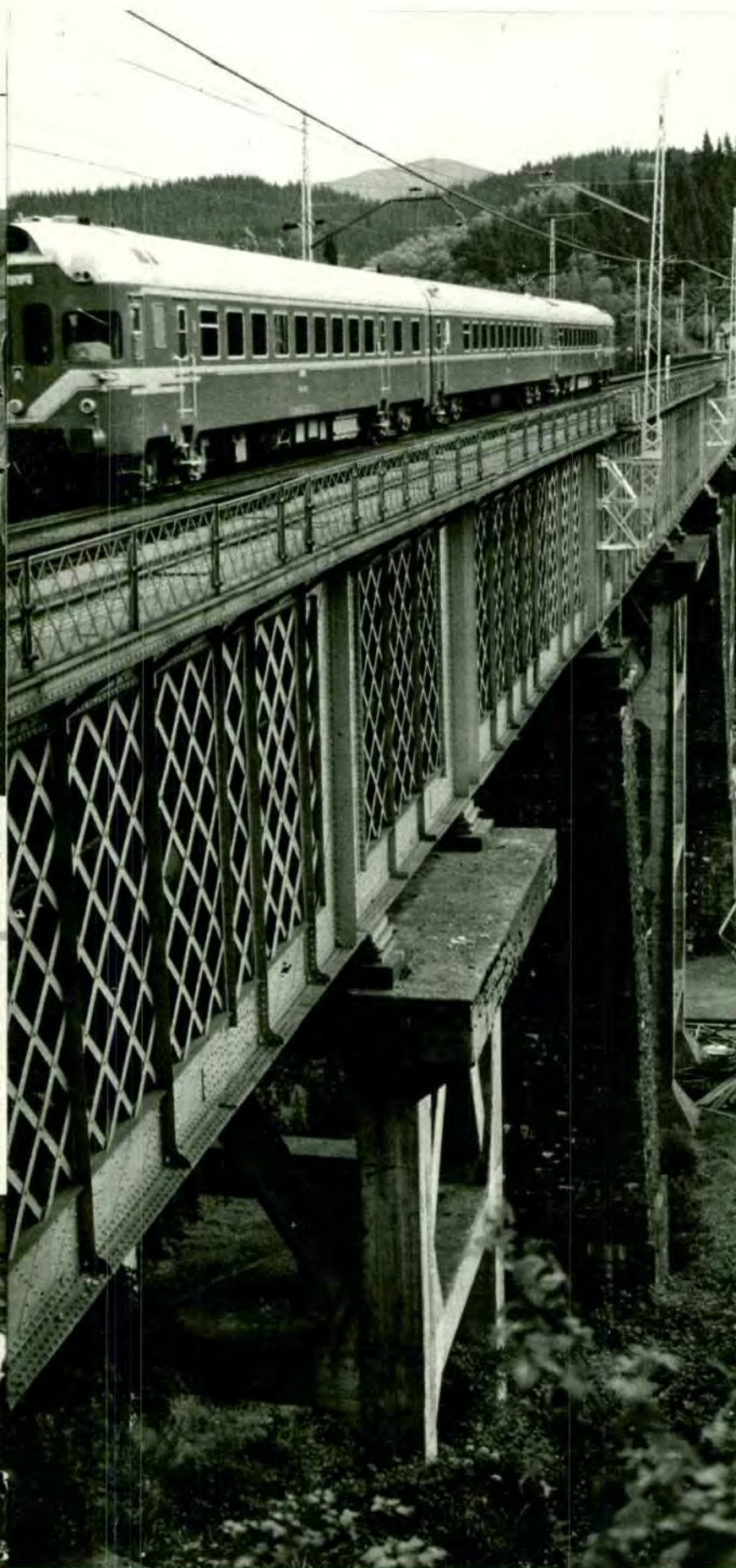
A las 10.15, el "Sol de Levante" anunció su llegada con un pitido y lo cruzó solemnemente con gran estrépito de herrajes. Formaban la composición cinco coches "ocho mil" y dos coches-camas al final, siendo el último un veterano Lx con ventanillas ovaladas en las portezuelas, lo cual me hizo sentir unas repentinas ganas de viajar en él. Además, me gusta el nombre del tren: "Sol de Levante", de la soleada Alicante a la brumosa San Sebastián.

Una vez fotografiado, guardé rápidamente la cámara y me lancé prado abajo con ánimo de situarme al otro lado del viaducto para cazar al "Iberia". No había hecho más que bajar unos pocos metros cuando éste atronó sonoramente al deslizarse por el viaducto, sorprendiéndome por la retaguardia. No pude hacer nada. Sólo maldecir. Si el "Sol de Levante" llega a retrasarse cinco segundos, los pillo a los dos cruzándose. Pero aquel no sería mi último chasco del día.

Me quedaba una última oportunidad: cazar el Irún-Algeciras en la Gran Curva de Andoain. De modo que subí a mi coche y arranqué a toda velocidad. Al pasar por Beasain, vi al "Sol de Levante" detenido fuera de programa, lo cual me planteó el correspondiente dilema. ¿Qué hacía? ¿Me adelantaba unos kilómetros y lo esperaba en un



Desde 1863, fecha de su construcción, hasta la actualidad, el espectacular viaducto de Ormaiztegui, en la provincia de Guipúzcoa, ha soportado el peso de miles de trenes (890.600, a razón de 20 circulaciones diarias), desde las ligeras y pintorescas



composiciones del tiempo de Isabel II hasta los pesados naranjeros destinados a Francia. A pesar de los años transcurridos, aguanta el tipo... y los sofisticados trenes contemporáneos que, no obstante, reducen la marcha en señal de respeto, como este Electrotrén Madrid-Hendaya.

buen punto de vista? (en el supuesto de que lo encontrara). ¿O actuaba de acuerdo con mi plan inicial y bajaba a encontrar al Irún-Algeciras en la Gran Curva? Mi situación era muy similar a la del capitán de un submarino alemán operando en el Atlántico Norte obligado a guardar silencio radiotelegráfico para no revelar su presencia al enemigo.

que, contrariamente a lo que me imaginaba, estaba más allá de Tolosa. Pero me acordaba perfectamente del camino vecinal que sale de la carretera y cruza el talud del tren por un pequeño túnel. Avisé con el intermitente, me desvié y aparqué el coche al pie del talud. Entonces, por la fuerza de la costumbre, cogí la cámara, subí hasta la vía y con-



El Talgo Irún-Madrid sale por la boca Sur del túnel del puerto de Echegarate, a muy pocos kilómetros de Alsasua. Ignoro el nombre exacto de este túnel, aunque, para el autor de este reportaje, siempre será el de "La Culebra", debido a un inoportuno olvido que, hace ya algunos años, estuvo a punto de malograrle una buena fotografía.

Carecía de toda información. Andaba a ciegas. ¿Dónde estaban los trenes? ¿Qué rumbo seguían? ¿Habrían cruzado mi derrota? Después de una breve consulta conmigo mismo me decidí por la primera alternativa. Desgraciadamente, no encontré un buen punto de vista y perdí unos segundos preciosos. A la altura de Alegría de Oria me crucé con el "Iberia", que subía a todo zumbir de sus ventiladores. Coincidimos en un puente, él pasó por arriba y yo por debajo...

Con la moral por los suelos me llegué hasta la Gran Curva,

tinué por un prado empapado que dominaba la Gran Curva en toda su majestuosa amplitud... ¡para ver llegar zumbando al "Sol de Levante"! No me dio tiempo a sacar la cámara de su funda y perdí una fotografía sensacional, si se me admite la inmodestia. Aquel día gasté todas las maldiciones de mi repertorio. ¡Sólo que me hubiera apresurado diez o quince segundos lo cazaba en inmejorables condiciones!

Y allí me quedé, en el prado, rumiando mi amargura y mi frustración, incapaz de reaccionar, mirando como un idiota la perfecta curvatura de las vías.

Quizá transcurrirían cinco minutos, o cosa así, cuando una lucecita lejana me avisó que una composición desconocida venía por la parte de Tolosa. "Será una vulgar UT 400 de cercanías", me dije, descorazonado. Pero los reflejos condicionados de un fotógrafo de trenes con muchas horas de vuelo me hicieron aprestar la cámara. Lo cual fue

una suerte grandísima. La unidad que venía hacia mí parecía una "600", con cierto aire "pingüinesco" tan atractivo como desconcertante. No cabía duda de que se trataba de una 600, pero evolucionada o transformada bajo la presión del medio ambiente —en este caso la humedad norteña—, que le había llevado a adquirir un aire propio de la vieja serie 300. Según me informó más tarde mi amigo Méndez, de la 5.ª Zona de RENFE, se trataba de una unidad ex 900, ahora renumeradas 439, y que en su día formaron una serie de 32 unidades construidas por CAF, entre 1967 y 68. Es decir, son unidades relativamente jóvenes, bitensiones, con frenos automáticos de aire comprimido capaces de desarrollar sus buenos 130 kilómetros por hora. En cualquier caso, se trataba de una unidad simpática y atractiva. De modo que la encuadré bien en el visor de mi cámara y disparé cuando lo llenó. Menos mal.

Este golpe de suerte me ani-



mó a desplazarme al otro extremo de la curva a esperar lo que fuera, ¡que fue precisamente otra unidad similar!

Un vistazo a mi libreta de circulaciones me indicó que hasta las cuatro y pico de la tarde no habría algo relativamente interesante, el Talgo Irún-Madrid, y, como tenía tiempo más que de sobra, fui a esperarlo a la boca Sur del túnel del puerto de Echegarate, después de haberme detenido en Idiazábal a comprar un queso de este nombre.

Este túnel es fatídico. Mi amigo Jorge Comella y yo, hace

En una fecha que no sabría precisar, al viaducto de Ormaiztegui se le añadieron unas columnas de refuerzo para soportar el peso de los trenes modernos. Los ingenieros que lo proyectaron —contemporáneos de Eiffel— no podían imaginarse el desarrollo que iba a adquirir el ferrocarril como medio de transporte pesado.

años, lo bautizamos el "Túnel de la Culebra", porque, en el momento de fotografiar un tren que subía de Alsasua, nos las tuvimos que ver con un culebrón verde y repulsivo que se nos le-

vantó de los mismos pies. Mi odio a los reptiles fue superior a mi pasión ferroviaria y lo maté de una pedrada. Ahora fui testigo impotente del atropello de un cordero por una 269 que bajaba sola. Mis esfuerzos, gritos y pedradas no habían conseguido que el estúpido animal se saliera de la vía. La 269 surgió de repente de la boca del túnel. El maquinista pitó varias veces para espantarlo. Pero fue inútil. Estaba demasiado cerca y, aunque le pegó de refilón en el trasero, el golpe de 100 toneladas de acero bajando a sesenta o setenta kilómetros por hora fue tan fenomenal, que lo arrojó entre las dos vías donde se quedó tumbado, aunque vivo, porque vi que levantaba la cabeza.

Con la fotografía del Talgo —que se presentó con la puntualidad de un tren suizo— di por finalizada la jornada ferroviaria más aciaga de mi vida. Las fotografías que ilustran este reportaje son una prueba de ello. Podrían haber sido mucho mejores. **M. M.**

Residencia "Los Alamos"



COMUNICACIONES
Servicio de autobuses con Málaga y Torremolinos, cada 15 minutos.
Ferrocarril a Málaga, Torremolinos y Fuengirola.

DIRECCIÓN: Carretera de Cádiz, Km. 235. — Teléfonos 384677 - 384045



ESPECIAL PARA FERROVIARIOS JUBILADOS y FAMILIAS

TURNOS DE DESCANSO EN PLAYAS CON HOTELES
EN ZONAS CALIDAS Y EL TREN A LA PUERTA

ORGANIZADO DESDE LA JEFATURA DE ACTIVIDADES SOCIALES.
MADRID. PRINCIPE PIO. TELEFONO 247 79 11

MARZO:

Salida en el "Picasso Expres" o en el
"Costa del Sol" el día 3 de marzo con
regreso el día 16 y salida el día 17 de
marzo con regreso el día 30 **16.900**

ABRIL:

Salida el 31 de marzo con regreso el
13 de abril **22.950**

Salida el 14 de abril con regreso el 27. **20.900**

SERVICIO TECNICO "CLUB SUPER 60" VIAJES TEP GAT 141
RESIDENCIA "LOS ALAMOS", DE LUJO. TODO INCLUIDO
PENSION COMPLETA (VINO EN LAS COMIDAS). ASISTENCIA MEDICA
MAYOR INFORMACION: OFICINAS PROVINCIALES DE S. SOCIAL
(EXPERTOS LABORALES)