

Una estación bilingüe que quiere recuperar la voz

Más de un aficionado al ferrocarril mirará con malos ojos a las unidades "camello", un tanto extravagantes. Pero yo les puedo asegurar, por experiencia propia, que todos sus recelos se disiparán al instante si tiene la oportunidad de viajar a bordo de una de estas peculiares monturas, entre Huesca y Canfranc, por la línea del viejo Transpirenaico central, hoy un tanto abandonada pero no por ello menos interesante.

Manolo Maristany

Se convertirá en un "camello-adicto" si tiene la suerte de viajar en la cabina. El viajero de ventanilla goza de una visión unidimensional, el de cabina, tridimensional. La diferencia es importante.

Saliendo de Huesca, el tren tira hacia la izquierda para ir a buscar el curso del Gállego por las tierras más o menos llanas del valle del Ebro, para rodear la Sierra de Guara. A diferencia de la carretera, el ferrocarril no puede permitirse el lujo de subir a los 1.260 metros del puerto de Montrepós y bajar luego a Sabiñánigo en menos de 50 kilómetros. Esto es algo que tuvieron muy claro los constructores del Transpirenaico a principios de siglo, y que también lo tendrán los futuros ingenieros cuando se replanteen el nuevo tendido de este ferrocarril tan injustamente abandonado. La situación cambia radicalmente a partir de los Mallos de Riglos. Estos imponentes farallones rojizos son la puerta ciclópea que franquea al tren y al río Gállego la entrada al mundo pirenaico. Nuestro "camello" pasa justamente a sus pies, de tal forma que si un audaz escalador se descolgara en "rappel", aterrizaría prácticamente en la vía.

SEGUIR LOS RÍOS. Viajar siguiendo las cuencas de los ríos tiene sus ventajas, no sólo de orden energético sino también estético. El viajero del Transpirenaico tiene la oportunidad de admirar paisajes y rincones que escapan al mareado automovilista de la comarcal Huesca-Sallent por el puerto de Montrepós.

La segunda sorpresa del viaje la constituye la amplia lámina de agua del embalse de San Juan de la Peña sobrevolada por bandadas de patos silvestres. El "camello" lo bordea por su orilla izquierda a moderada velocidad. Esta está limitada a 90 kilómetros por hora, no sólo por el estado de la vía sino por las cerradas curvas del recorrido. Como tantos ferrocarriles que se construyeron a finales del si-

glo pasado o principios de este, las curvas del Transpirenaico fueron calculadas para las velocidades de las locomotoras de la época. Seguir el curso de un río, ciñéndose estrechamente a sus meandros y cortar los obstáculos más importantes con los túneles imprescindibles, era lo más natural. En la actualidad los ingenieros no se andarían con tantas contemplaciones y cortarían por lo sano, abriendo



zanjas y horadando los túneles que fueran precisos para no desviarse demasiado de la línea recta al objetivo. Sin importarles demasiado su longitud. Es una mera cuestión de tecnología. De todas formas rodar a 75 kilómetros por hora es una velocidad muy adecuada para saborear el agreste paisaje pre-pirenaico que va saliendo al encuentro del viajero especialmente receptivo no acuciado por una prisa especial. Sobre todo si el día es claro y luminoso como esta soleada mañana que me ha tocado en suerte. Por otra parte la excelente suspensión neumática de nuestra unidad disimula todas las irregularidades de la vía y hace la marcha muy fluida y silenciosa. Su interior no sólo es confortable sino incluso elegante. Algo que no reconocerían los viejos clientes del Transpirenaico de pulidos bancos de madera de los "verderotes".



En primer término, la estación internacional de Canfranc. Al fondo se ve el fuerte que el Gobierno español obligó a construir al Transpirenaico para proteger la boca sur del túnel de Somport.

El tren cruza tres veces el Gállego antes de llegar a Sabiñánigo. Aquí el viajero tiene la primera e impactante visión de los Pirineos nevados, dominados por las cumbres del Vignemale y el Balaitús. Esta sola vista justificaría el viaje a Canfranc.

EN BUSCA DEL ARAGON. En Sabiñánigo el tren deja el curso del Gállego y gira a la izquierda para ir a buscar el del Aragón, lo cual le obliga a subir hasta los 866 metros de Navasa, pero como Sabiñánigo está a 780, la cosa no tiene mayor importancia. Es un simple paseo que permite pasar revista a las cumbres pirenaicas por el través de babor como si fuera el buque insignia pasando revista a la flota. Destacan por su especial arrogancia la Peña Collarada vetada de roca y nieve de donde le viene el nombre. Se-

guramente sería por estos andurriales donde se inspiraría el autor de la célebre jota que afirma que "la nieve ardía en lo alto del Pirineo", porque no hay que olvidar que estamos en la cuna de la recia y noble tierra aragonesa. Precisamente en el curso alto del río Aragón que alcanzamos en Jaca, la histórica capital de la Jacetania. Sino fuera porque la estación nos pilla un poco lejos podríamos admirar su catedral románica y la ciudadela en cuyo portalón de entrada figura el escudo de Carlos V. El corto descenso desde Navasa sólo nos ha hecho perder cuarenta metros de altura. Es decir, que estamos en inmejorables condiciones para iniciar la subida al túnel de Somport, de 1.211 metros. Cosa que evidentemente no pueden decir los del Transpirenaico francés, que han de iniciar la escalada desde los sólo 220 metros de

Olorón-Ste. Marie. Donde se iniciaba, porque desde el 27 de marzo de 1970, como todos los lectores sabrán, a raíz del accidente del puente de L'Estanguet, el tráfico ha sido suprimido y los trenes franceses llegan sólo a Olorón-Ste. Marie.

Los 24 kilómetros entre Jaca y Canfranc, con una rampa continua aproximada de 20 milésimas, son los más espectaculares del recorrido del Transpirenaico y los que hacen verdaderamente honor a su nombre. El tren cruza dos veces el Aragón, y entre Castiello de Jaca y el apeadero de Villanua casi llega a describir un completo lazo para ganar una cincuenta de metros valiéndose de un túnel en "S" y un largo viaducto en curva al que sigue otro túnel. Cuando se sale de éste, la visión del Mallo Blanco de Candanchú recortándose en el cielo, recuerda al viajero que está en

pleno corazón de la cordillera.

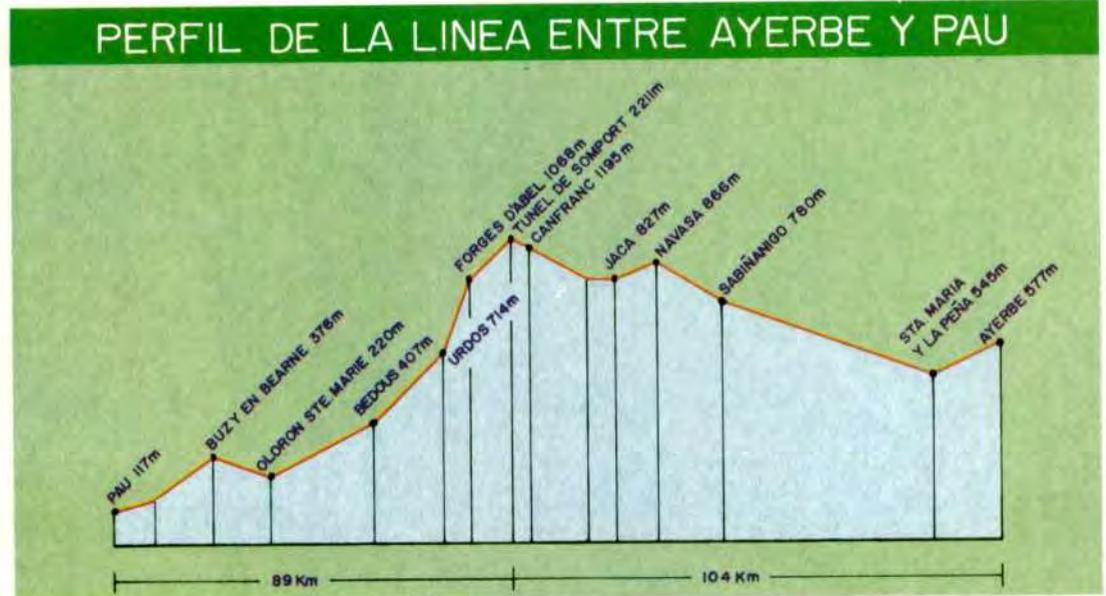
EL ESCORIAL PIRENAICO.

Un viaducto metálico, también en curva, permite salvar un sonoro afluente del Aragón que baja engrosado por la fusión de las nieves de la Collarada. El tren continúa avanzando por un sistema de túneles y terraplenes cortados casi a pico sobre el río. Al otro lado del mismo serpentea la carretera. La cuesta obliga a bramar a nuestro "camello". Tras cruzar el túnel 18, el tren emerge a la amplia explanada de los Arañones y el resplandor del sol en la nieve hace parpadear a los viajeros. Parpadeo que se acentúa notablemente cuando descubren la apabullante estación internacional. El viajero se lo podía esperar todo menos este incongruente "Palace" naufragado en plenos Pirineos.

Con sus casi doscientos metros de largo, sus suntuosas cúpulas de pizarra gris, sus elegantes mansardas, sus trescientas sesenta y cinco ventanas y sus interminables marquesinas de hierro, viene a ser algo así como un Versailles o un Escorial pirenaico, una especie de monumento erigido a la fe y el optimismo de los constructores del Transpirenaico que, por ironías de la vida, se convirtió en su propio mausoleo. Este ferrocarril se inauguró en 1928, en plenos "felices veintes", cuando todo hacía pensar que el tráfico de viajeros y mercancías sería considerable. Desgraciadamente estas previsiones no se cumplieron nunca. Primero por la crisis de los años treinta, después por la Guerra Civil, después por la Segunda Guerra Mundial, después por el bloqueo internacional impuesto a España... Cuando las cosas empezaron a arreglarse, el tráfico se desvió hacia Irún y Port Bou. En este sentido los ferrocarriles se comportan exactamente como fluidos, y tienden a abrirse paso por donde menos resistencia encuentran. La estación de los Arañones se hizo a la medida prevista por un cálculo triunfalista sin tener en cuenta esta ley, agravada por

el transbordo impuesto por el distinto ancho de vía español y francés. Si este resulta engorroso en circunstancias normales, no hay que forzar mucho la imaginación para imaginarse lo que podría ser con las vías cubiertas por un metro de nieve, muy corriente en estas latitudes.

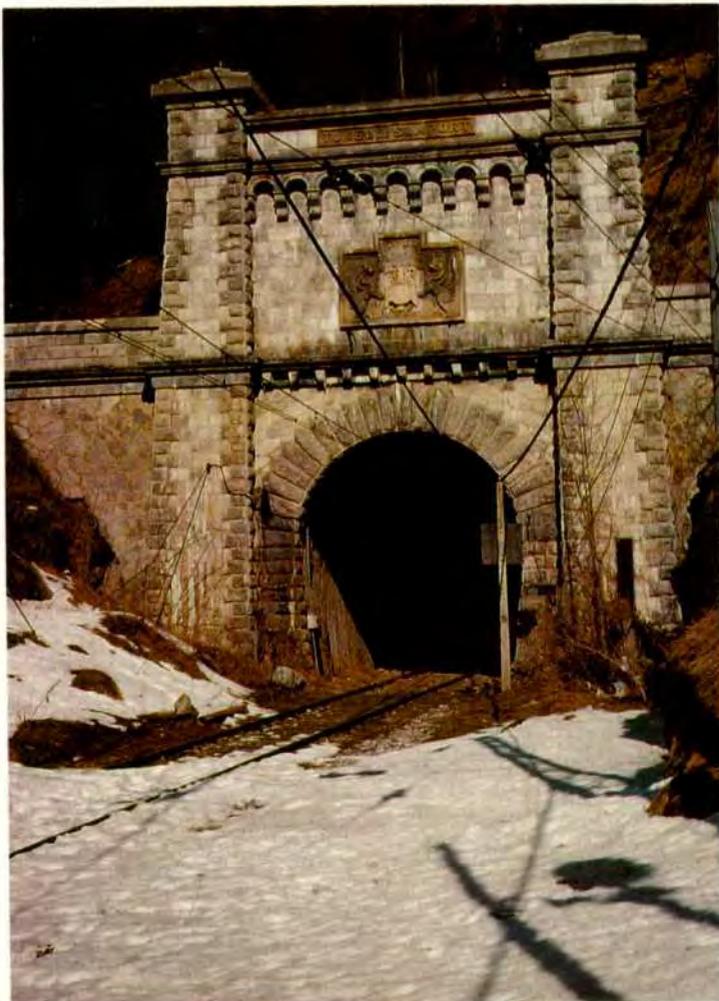
ESPAÑOL Y FRANCÉS. Los trenes españoles se estacionan en el lado izquierdo, los franceses en el derecho (mirando de Sur a Norte) La estación está en medio con sus salas de espera, las aduanas, los despachos de los jefes de estación francés y español, las dependencias de la policía de los aduaneros, un hotel, servicios, habitaciones para los agentes del ferrocarril y todo lo que se quiera. La estación da para esto y mucho más. Ambas fachadas son idénticas y todos los letreros están redactados en francés y en español. Se construyó en nuestro lado porque la vertiente francesa es demasiado escarpada y prácticamente no había sitio ni para la doble vía.



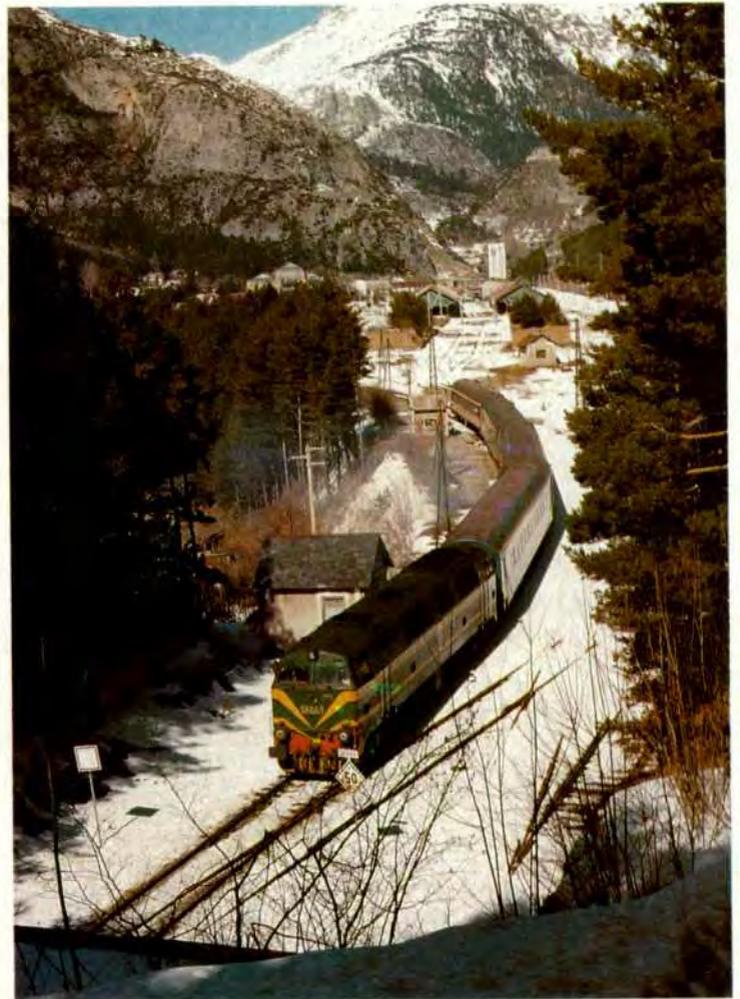
Su estilo arquitectónico recuerda los de los "Ritz" y "Palaces" de entreguerras, más atento al boato y la suntuosidad inútil que a la auténtica comodidad y operatividad. Por ejemplo: la alta cúpula central que cobija la sala de espera no serviría para gran cosa como no fuera ha-

cer tiritar a los viajeros que hacían cola en las taquillas. Por más radiadores que se pusieran resultaría imposible calentar aquella vasta inmensidad. Con el derroche de carbón y calorías consiguiente. Las taquillas hacen juego con el edificio: parecen confesionarios pre-conciliares de don-

de saldrían los viajeros dándose golpes en el pecho entonando un mea culpa. Visitar la estación de Canfranc es lo mismo que dar marcha atrás a la máquina del tiempo, una auténtica "recherche" proustiana. Después que ha llegado el último tren del día, el rápido Madrid-Canfranc, los via-



Hace más de 18 años que por este "historiado" portal del túnel de Somport no aparecen los trenes franceses.



La explanada artificial de los Arañones. Sobre los pinos se ve la estación internacional. El tren es el rápido Canfranc-Madrid de las 14.20.



La línea del Transpirenaico Central es de las más espectaculares de España.

jeros cruzan las vías nevadas en dirección al pueblo, el jefe de estación desaparece en su habitáculo y un manto helado

de silencio y soledad desciende sobre el desmesurado palacio ferroviario. Una solitaria bombilla titila en un extremo

de la marquesina indicando que la vida humana todavía no se ha extinguido...

La playa de vías es un ám-

bito inmenso y desolado. El tendido eléctrico cuelga de los postes esperando inutilmente la llegada de los trenes franceses. Pero el historiado portal Sur del Túnel de Somport lleva ya más de 18 años mudo y silencioso. Es un verdadero y enigmático agujero negro por donde desaparece la vía francesa de ancho internacional. Hierbajos y malezas amenazan con cubrir las dos torrecillas que lo flanquean. El escudo de España con el águila bicéfala de los Reyes Católicos no ha conocido la reforma constitucional.

EL TREN DE MAIZ. El 27 de marzo de 1970 los españoles todavía no habíamos votado el referendun del cambio. Aquel día, un tren francés de mercancías cargado de maíz subía cachazudamente tirado por dos veteranas y ronroneantes "B-B Midi" (primas hermanas de nuestras "Estado" del Ripoll-Puigcerdá). La mañana era muy fría y las vías estaban cubiertas de escarcha. Entre Accous y Escun, en una rampa de 32 milésimas ambas máquinas empezaron a patinar y perder ad-



FUNDACION
de los FERROCARRILES
ESPAÑOLES

XIII PREMIO DE NARRACIONES BREVES «ANTONIO MACHADO»

DOTADO CON UN TOTAL DE:
1.700.000 pts.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles convoca este certamen que está dotado con un **primer premio de 1.000.000 de pesetas**, un **accésit de 250.000 pesetas** y **8 premios más de 50.000 pesetas** cada uno.

EXTRACTO DE LAS BASES: • Lengua castellana • El ferrocarril en primer o segundo plano • Máximo diez folios mecanografiados a doble espacio • Tres ejemplares • Nombre propio o seudónimo (en este caso sobre cerrado con nombre y dirección) • Plazo de admisión antes del día 15 DE DICIEMBRE DE 1988 •



herencia. La arena de los areneros se había humedecido o helado y no bajaba por los tubos a las ruedas. El tren acabó deteniéndose y el primer maquinista saltó a la vía para buscar piedras o tierra para echar a la vía. Cuando volvía con un par de puñados en la gorra, sólo tuvo tiempo de ver como el convoy se iba marcha atrás y su compañero saltaba a la vía con el susto pintado en su cara. El tren empezó a correr cuesta abajo sin que sus maquinistas pudieran hacer nada por impedirlo. La velocidad autorizada en este tramo era de 40 kilómetros por hora. Ni que decir tiene que el bólido desbocado la superó ampliamente. Quizás rebasara los 100. Pasó como una exhalación por la estación de Les-cun. Las curvas, las cerradas curvas de este recorrido, las tomaba prácticamente sobre dos ruedas. Quizás si el pequeño puente de L'Estanguet no hubiera sido de caja metálica, el tren hubiera podido ser "reducido" en la estación de Bedous equipada con vía de estrelladero. Desgraciadamente el puente de L'Estanguet estaba en una curva de 200 metros de radio. El mercancías la tomó con un grado de inclinación que rebasaba su gálibo, pegando contra la parte superior de la caja del puente. La violencia del impacto fue de tal magnitud que la arrancó de sus estribos y caja y tren fueron a parar al cauce del río Aspe, hechos un amasijo de hierros retorcidos y granos de maíz que se escapaban de los astillados vagones. Suerte que en el tren no iba nadie y el accidente se saldó sin víctimas. Mejor dicho, la única víctima fue el propio Transpirenaico. A los pocos días de ocurrido el accidente, se tomó la decisión de reemplazarlo por uno provisional. Y con igual rapidez llegó la orden superior de dejar las cosas tal como estaban. Y así han seguido. La SNCF ha justificado su decisión alegando que el escaso tráfico de esta línea no justificaba reconstruir el puente y reanudar el servicio.

DESDE VILLANUA. Gracias a la amabilidad de don Florencio Pontitero, jefe de estación suplente de Canfranc —en realidad lo es de Sabiñánigo— tuve el honor y la oportunidad de dormir en el mismo edificio en una de las habitaciones re-

servadas a los maquinistas y agentes de paso ("visitadores" creo que se llaman).

UN BUEN PASEO. Apenas había tenido tiempo de darme a conocer y preguntarle por una fonda o pensión en Canfranc, el hombre descolgó una llave del casillero y me la tendió:

—Si es usted de VIA LIBRE es como si fuera de la casa. Aquí tiene su llave, la 31.

—Al aficionado recién llegado a Canfranc que no sepa como llenar una jornada de ocio, le recomendaría que se llegara paseando por la vía hasta el apeadero de Villanua, seis kilómetros más abajo. Aquí puede coger el automotor de las 17.28 que lo devolverá a Huesca o Zaragoza sano y salvo. La única precaución que debe de tomar es agenciarse una buena linterna porque hay que cruzar seis o siete túneles, aunque solamente dos de ellos están en curva y se llega a perder de vista las bocas de entrada y salida y la oscuridad es total. Es una experiencia muy emocionante pero sabiendo el paso exacto de los trenes (uno por la mañana y otro por la tarde ascendentes y descendentes) no tiene ningún peligro. El paseo le permitirá descubrir puntos de vista sobre el ferrocarril absolutamente inéditos y comprobar que las vías son de Altos Hornos de Vizcaya de 1921 y las traviesas, de 1969 y 1980. Hay otras más antiguas que no llevan chapa de identificación pero, a juzgar por su vetustez y su grado de chamuscado, podemos suponerlas contemporáneas de los primeros tiempos del Transpirenaico, cuando sus locomotoras 230 del Norte tiraban las brasa, a la vía. La sola posibilidad de imaginarse a una locomotora de vapor subiendo por estas rampas es de las que da auténtico vértigo.

Mirando obsesivamente la vía y las traviesas a uno se le ocurren las ideas más peregrinas. Por ejemplo, piensa que bastaría descalzar un carril, practicar un encastre en la traviesa un palmo hacia el interior, ripar el carril y volverlo a atornillar con el tirafondos para dejar la vía reducida al ancho internacional. Esta simple operación no es la primera vez que se ha hecho en la historia del ferrocarril. **Fotos del autor.**

III CONCURSO DE DISEÑO CODES

Marquesinas para el "Pasillo Verde"

En los últimos años, el diseño, aplicado a todo tipo de objetos y ámbitos se ha revelado como un elemento importante, si no imprescindible, en la cultura de las sociedades modernas. Es precisamente en el campo ferroviario donde ésta especialidad encuentra más posibilidades de expansión, en el seno de una nueva dimensión del ferrocarril.



Si siguiendo esta línea, el MNF mostró en sus salas de exposiciones, los trabajos presentados en el III Concurso de Diseño Codes, sobre el proyecto de una "Marquesina definitiva de acceso a apeaderos ferroviarios urbanos". Uno de los objetivos del concurso, organizado por el Colegio Oficial de Delineantes de Madrid, en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fue la presentación de nuevas ideas sobre el diseño urbanístico ferroviario con miras al proyecto del "Pasillo verde". Al concurso se presentaron un total de 43 proyectos, 20 de los cuales se englobaron en la categoría profesional; el resto correspondieron a los trabajos enviados por los alumnos del último curso de Formación

Profesional de 2º grado de Delineación. El Jurado calificador valoró en primer lugar la creatividad, la confección de la idea, el desarrollo técnico del proyecto y la presentación de los trabajos.

El Colegio Oficial de Delineantes instituyó el concurso de Diseño Codes en 1985. En anteriores ediciones, el *Leiv motiv* de la convocatoria se centró en la creación de una cabina telefónica para su ubicación en un conjunto histórico-artístico y en el diseño de un quiosco de bebidas. El Concurso Codes establece un primer premio de 100.000 pesetas y dos accesos de 25.000 en la categoría profesional, y un primer premio especial, dotado con 30.000 pesetas y dos accesos de 15.000 en el apartado amateur. **YOLANDA DEL VAL.**