



**ESTACIONES FRONTERIZAS  
DE CARA A OTROS PAISES,  
A OTROS CONTINENTES**

# PORT-BOU

## VAGUADA EUROPEA QUE TIENE SU RAZON DE SER EN EL FERROCARRIL

Por **EDUARDO TIJERAS**

**T**ODAS las estaciones fronterizas comportan una determinada emoción.

Cambiar de país, de idioma, de costumbres, equivale a una acentuación de la habitual amalgama sugerente que depara el viaje. Las estaciones fronterizas, además, canalizan una serie de problemas de tipo fiscal y político. Son enclaves donde se trasvasan las culturas y se truecan las mercancías. Generalmente de perfiles un tanto agrios y despersonalizados, en las estaciones fronterizas laten atmósferas que no por contradictorias dejan de ser cosmopolitas, con sus trenes internacionales de lujo, sus turistas exóticos, sus masas de trabajadores enfrentados al problema de la emigración y sus inevitables controles. La frontera es un fino cedazo al que no escapa nada, ya sean personas u objetos. En épocas de emergencia (guerras, éxodos), la frontera, dentro de su ambivalencia, ya que se va o se viene, adquiere características simbólicas y reales de tierra de promisión o de paraíso perdido. En épocas de vacaciones, la frontera adensa profundamente el anhelo de romper con la rutina de la vida cotidiana. Detrás de la frontera está la playa ignorada y mágica, la ciudad soñada o, en sentido contrario, la recuperación del viejo sabor, la moneda nacional, las imágenes renovadas. En épocas de trabajo, emigración, exilio, la frontera es un brazo materno y la voz de los altoparlantes un mensaje entrañable. En efecto, todas las estaciones fronteri-

zas, por la causa que sea, siempre comportan una emoción.

### LA CALA DE LAS RATAS

España, nexo intercontinental, tiene fronteras terrestres,



tren a Copenhague y a Vladivostok, en el Mar del Japón, por citar dos estaciones extremas. Port-Bou se corresponde con Cerbére y, por su tráfico, instalaciones y características, es representativo de una estación fronteriza importante.

*Vías francesas de Port-Bou. Al fondo, la iglesia de San Jaime.*

tivamente dulce y agreste provincia de Gerona.

### LA TRAMONTANA

Port-Bou debe su actual ambiente al establecimiento de la estación de ferrocarril en 1878. Antes era una aldea mínima de pescadores. Cuando se remonta en automóvil la sinuosa carretera de Francia es posible contemplar abajo, a vista de pájaro, la gran hoya en que se remansan la estación, el pueblo y la cala mediterránea. Espectáculo hermoso y digno para estrenar un país, para decirle adiós. Pero que Dios no mande en ese momento la tramontana. Es el azote de la región y, particularmente, de Port-Bou. Los naturales se hacen lenguas de la tramontana, todo son anécdotas de su poderío: vagones volcados, coches estrellados, hombres arrebataados por la fuerza del viento, que «cuando viene bien» se enfila por la depresión de Port-Bou y es capaz de hacer volar un puente, como ocurrió en San Miguel de Colera —municipio agregado— al construirse la línea del ferrocarril: la tramontana derribó el tramo de hierro del elevado viaducto que atraviesa el torrente del pueblo.

### UN VERMUT FRANCES

En ese menudeo mercantil y doméstico propio de las fronteras, los franceses vienen a comprar Pastis 51, especie de vermut galo que sale más ba-

- **EL «CATALAN TALGO» (A GINEBRA) Y EL «BARCELONA TALGO-CAMAS» (A PARIS), DOS TRENES LUJOSOS QUE DISCURREN POR LA FRONTERA DE PORT-BOU SIN TRANSBORDOS.**
- **ENTRE AGENTES FERROVIARIOS Y OTROS FUNCIONARIOS, TRABAJAN EN PORT-BOU MAS DE 330 PERSONAS.**
- **LOS SISTEMAS DE CAMBIO DE EJES Y RUEDAS DESPLAZABLES, LA NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES Y LA INFORMACION AL PUBLICO POR TELEINDICADORES SON LAS INSTALACIONES FRONTERIZAS MAS DESTACADAS.**

como es sabido, con Portugal y Francia (es decir, Europa y Asia), y marítimas con Africa y América. En los dos casos el ferrocarril alcanza los principales puntos de interconexión, y en estas páginas trataremos de reflejar algunos de sus matices.

Port-Bou, en la frontera francoespañola y en los Pirineos orientales, permite ir por

Yace en la cala de las Ratas. La punta de Ansell marca el confín español al Noroeste. El pueblo entre montañas, con su cala azul pedregosa y sus callecitas en cuesta adornadas con las tiendas sobrecargadas de objetos típicos y mercaderías de interés turístico, es grato de andar y respirar, primera o última imagen de España, a la que se llegó por la rela-



rato en España, y los españoles pasan a comprar café y, si cae, alguna revistilla para «hombres solos».

#### ANCHOS DE VIA, TRACCION E INSTALACIONES

Las vías de la SNCF llegan hasta Port Bou, y las de RENFE, a Cerbére, con sus distintos anchos, tema de infinitos comentarios y problematismo en el trasvase franco-español, a cuya resolución se ha aplicado desde hace varias décadas un considerable esfuerzo técnico, que finalmente ha cristalizado —como saben bien todos los ferroviarios, y ello nos exime de mayores precisiones— en el cambio de ejes y en el sistema de ruedas desplazables de los Talgo. Por el túnel de Belitres discurren las dos vías férreas, la ancha española y la más estrecha fran-

cesa. Los españoles tienen electrificado su tendido hasta Cerbére, pero los del país amigo llegan a la frontera con diesel, una frontera, por cierto, alterada esta vez por conflictos en Francia que afectaban a la circulación de trenes.

La importancia de Port Bou como enclave ferroviario viene determinada por sus instalaciones y personal, oficinas de Cambio, Turismo, Viajes, Información, Wagon-Lits, Aduanas, Fito y Soivre, Transfesa y otras (no se trata de enumerarlas exhaustivamente). Entre empleados de RENFE y demás funcionarios hay más de 330 agentes en Port Bou, cuyo tráfico regular de trenes de viajeros diario, españoles y franceses, es de 60, aproximadamente, y aquí no se cuenta la saturación estival y las circulaciones especiales (trenes de peregrinos a Lourdes, vendimiadores, emigrantes).

#### AGRIOS Y VENDIMIADORES

En el tráfico de mercancías es destacable la exportación de agrios, que puede mandar a la frontera en día punta unos 22 trenes, más los 14 ó 16 que se mandan de vacío a la zona naranjera. También resulta significativo un volumen de 200 contenedores diarios, la mayoría con piezas de automóviles. Llansá ayuda con reservas de material vacío las necesidades de la frontera.

En veinte días del mes de septiembre pueden transitar por la frontera un número no inferior a 80.000 vendimiadores, casi de golpe, a razón de 10 trenes diarios. Es un dato curioso (1).

Una observación baladí (o quizá no tanto): la cantina-cafetería de Port Bou es escandalosamente cara, lo cual no resulta ni «turístico» ni ferroviario. Una observación simpática: en el andén de Port Bou se vende café caliente con pastas. Una novedad técnica: aca-

(1) Estas informaciones nos han sido facilitadas por el inspector de Movimiento en funciones, señor Pérez Jiménez, y el jefe de estación. La unidad perfecta de la frontera queda representada, naturalmente, por las estaciones de Port Bou y Cerbére, pero en este último punto, por las circunstancias a que hemos hecho alusión más arriba, no se consideró oportuno realizar fotografías.



El "Catalán Talgo"  
sale camino de Francia  
una vez efectuado  
el cambio de ancho de vía.

LIMITE  
DE LA  
VOIE  
SNCF





En el cuadro se puede apreciar la red de vías españolas y francesas.

ba de instalarse en Port Bou el sistema de información por teleindicadores.

#### LA INTIMIDAD DE LA FRONTERA

Por último, la frontera es un microcosmos social. Allí se reúnen en un solo «habitat» emigrantes, trabajadores «golondrinas», turistas, «hippies», ejecutivos, idiomas y nacionalidades, mochilas, botas, atuendos proteicos, ilusión y amargura, trenes modestos con transbordo y trenes lujosos sin transbordo, todo en una pieza, bajo la tramontana y las maletas abiertas, que es la única y escasa intimidad que se produce en la frontera.

E. T. (Reportaje gráfico:  
A. CALVO.)

