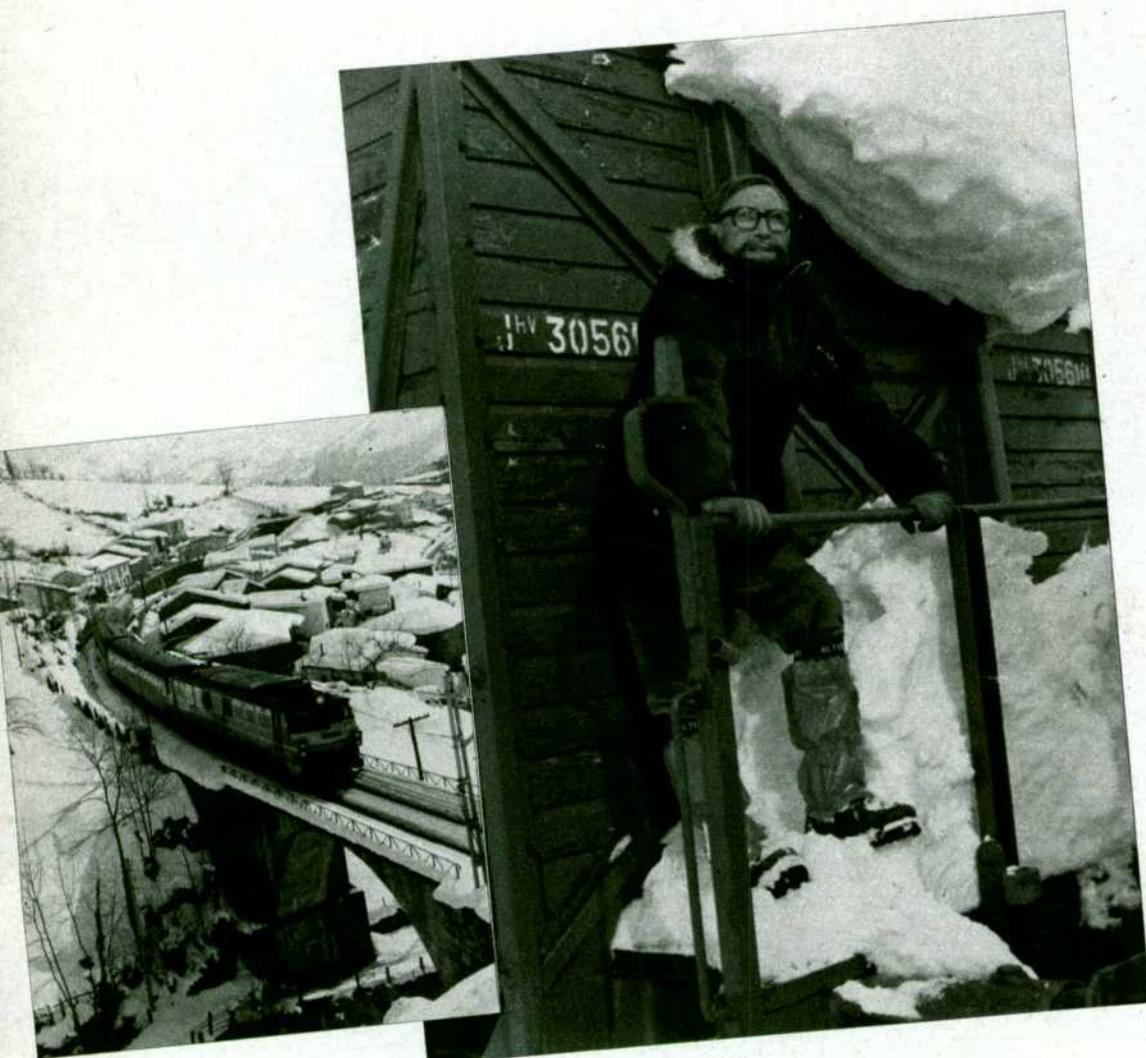


*En plena invernada
y con nieve hasta las rodillas*

Filmando trenes en la rampa de Pajares (I)

MANUEL MARISTANY

(texto y fotos)



M. M., en Pajares, nieve y tren.

Nuestro colaborador Manolo Maristany se lió el petate y, con la nieve a veces hasta el cuello, se sometió a la peripecia de realizar una película sobre la actividad ferroviaria en la rampa de Pajares. Sirva la descripción de esta experiencia, vivida por M. M. con entusiasmo y pasión, entrados ya en la presente estación del año, como pórtico al centenario de la línea de Pajares, que ha de cumplirse el próximo agosto. Efemérides que iremos desgranando en "V. L." a lo largo de 1984.

LA mañana de febrero es glacial y los carámbanos de hielo que cuelgan del tejado de la muy asturiana estación de Pola de Lena le confieren un fascinante aire siberiano. Filmar trenes en escenarios nevados tiene un atractivo especial. La nieve acentúa el dramatismo de las tomas. En esta ocasión, ni el autor de estas líneas ni su amigo Jorge Comella nos podemos quejar: media Asturias yace semiparalizada bajo una nevada de considerable espesor. La gente corriente espera que haga buen tiempo para viajar en invierno. Los amigos del ferrocarril deseamos todo lo contrario, que haga un tiempo de perros y cuanta más nieve, mejor. Ha caído tanta que hasta ayer noche, que llegamos a Asturias, no se abrió el puerto de Pajares a la circulación rodada. La visión de los camiones enterrados en la nieve y abandonados por sus tripulaciones nos llenó de alegría. Nos las prometimos muy felices. La nevada realidad de esta mañana no nos defrauda.

A las ocho y cuarto, por la parte de abajo, surge, de la bruma gris, la serpiente azulada del Corail Gijón-Barcelona —o rápido 620—, conducido por una joven y flamante Mitsubishi 251 resplandeciente de plata y azules. Los viajeros abandonan el calor de la sala de espera y se alinean disciplinadamente a lo largo del andén nevado. Filmo a placer la solemne entrada del convoy, sin moverme ni un milímetro cuando la 251 pasa junto a mí, envolviéndome con su calor y el estridente zumbido de sus ventiladores.

Subimos al coche de cola. Apenas tenemos tiempo de tomar posiciones junto a las ventanillas, cuando el Corail se pone en marcha sin una sacudida y empieza a deslizarse por el fondo del valle de Lena. Sobre el río Pajares flota un manto de neblina. El convoy acelera su marcha. Las luces amarillentas de las estaciones de La Cobertoria y Campomanes destellan fugazmente a nuestro paso y se pierden en la incierta luz del alba. En nuestro coche reina una cálida temperatura. Su insonorización es tan perfecta, que apenas se oye el lejano trac-trac de las ruedas al golpear las juntas de las vías.



El Corail Gijón-Barcelona, entre Busdongo y Villamanín, en la vertiente leonesa de Pajares. A pesar de las apariencias, la foto está tomada en el mes de mayo.

La estación de Puente de los Fierros está copiosamente nevada. Hemos llegado al fondo del "cul de sac" del valle. Estamos al pie mismo de la cordillera Cantábrica. Es como si nos hubiéramos tropezado con un muro. Esta misma sensación la debieron de experimentar los constructores de esta audaz línea. Desde aquí (514 metros) hasta el túnel de La Perruca (1.270 m.) habrá, en

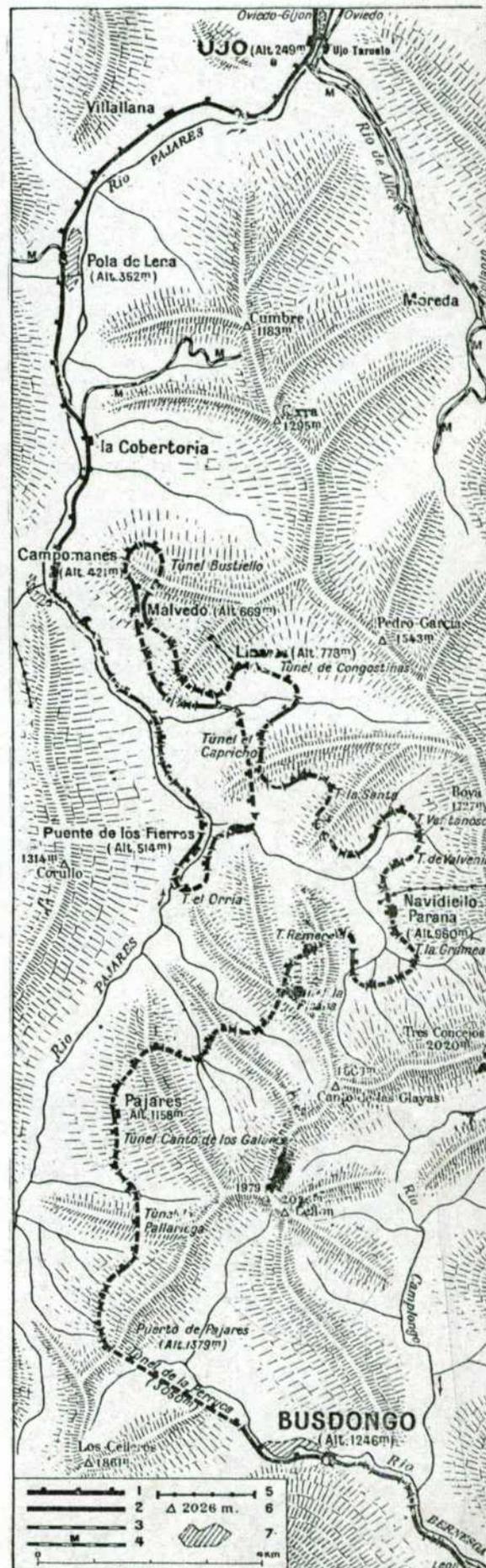
línea recta, unos 10 kilómetros y 756 metros de desnivel. Ambas magnitudes las salva el tren dando un rodeo de 34 kilómetros. Se comprende que la idea de superar este tramo con un ferrocarril de cremallera hubiera rondado por las cabezas de los ingenieros. Afortunadamente, el peligro pudo ser conjurado a tiempo y se impuso el buen sentido. En honor a la verdad, hay que decir que una tentación semejante había asaltado también a los constructores de la línea del San Gotardo.

La grácil nieve, enemiga

Esperamos, fuera de programa, el cruce con el tranvía 2771 procedente de León... que llega transformado en un tren convencional, conducido por una 251 como la nuestra. Parece ser que las unidades no tienen el empuje necesario para vérselas con una nevada de cierta envergadura. Entre otras cosas, no están equipadas con palas-quitanieves. Cavilo que la nieve, tan grácil y delicada en apariencia, causa trastornos enormes en una explotación ferroviaria. Me daré cabal cuenta de ello unos días más tarde, cuando filme los trabajos



El Talgo Gijón-Madrid cruza el río Bernesga, en la vertiente leonesa de Pajares.



PAJARES

de limpieza de vías en la estación de Busdongo, bajo las cataratas de nieve arrojadas por el quitanieves. Simplemente los pocos centenares de copos que se introducen entre los espadines de las agujas bastan para dejarlas fuera de uso a poco que se presen.

Reemprendemos la marcha, zambulléndonos en seguida en la oscuridad de los túneles de Oria y El Batán. En las entrañas de la tierra describimos una curva ascendente de más de 180 grados que nos hace salir encarados hacia el Norte, es decir, en una dirección totalmente opuesta a la que debemos seguir. Este es el primer gran lazo que describe el ferrocarril para ganar altura. Ha empezado la escalada propiamente dicha, aunque hay que hacer constar que las rampas nunca sobrepasan las 20 milésimas, lo cual dice mucho a favor de los ingenieros que proyectaron la línea, hace casi cien años, y que mereció ser calificada de "a fine piece of engineering", una fina pieza de ingeniería, por una relevante personalidad ferroviaria inglesa. A un siglo de distancia de la construcción de este ferrocarril, causa asombro y admiración la con-



Una 7700 "cazada" a vista de pájaro entre Linares y Malvedo. Si la foto hubiera sido tomada con gran angular, a la derecha y muy honda veríamos la entrada del túnel de El Capricho.

cepción genial de la obra y el esfuerzo titánico desarrollado por sus constructores.

También se impone rendir un homenaje al valor de los maquinistas y fogoneros que condujeron los primeros trenes. ¡Atravesar sesenta y tantos túneles en una locomotora de vapor, aspirando el humo y las emana-

ciones tóxicas del carbón! Se dice muy pronto, pero el que ha pasado la experiencia, difícilmente la olvidará. Pero será mejor que ceda la palabra a don Javier Marquina, último director de la Compañía del Norte, conocedor, como el que más, de las rampas de Pajares. He aquí lo que escribió este señor:

"Los que hace años hayan hecho el viaje de regreso de Asturias, recordarán seguramente con qué angustia se salía de Puente de los Fierros y se metía uno en aquellos famosos y temibles túneles del puerto, empezando por los de Oria y El Batán, que, después de unos minutos de ahogos y apuros, le colocaban a uno, como sorpresa, encima de la estación de Fierros, de la que acababa de salir y que quedaba allá abajo, reluciendo al sol, como una figurita de nacimiento, mientras el tren continuaba, al acompasado jadeo de sus locomotoras, su penosa ascensión.

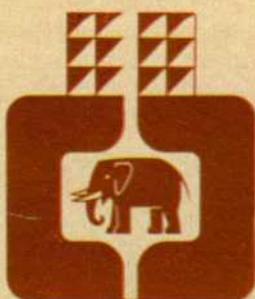
"A lo largo de ella, ¡cuántos sofocos, cuántos ahogos y sudores! Los niños lloraban, los mayores tosían, estornudaban otros y todos se abalanzaban, en cuanto se salía del túnel, a abrir ventanillas, que la

Cibeles

Apartado de Correos 717
Oviedo

Carretera de Oviedo
Santander Km. 208

Telfs. (985) 79 22 75/76
Telex 87514



COTE D'OR



Apartado de Correos 717 - Oviedo • Carretera de Oviedo-Santander Km. 208 • Telfs. (985) 79 22 75/76 • Telex 87514

mayor parte de las veces quedaban a medio abrir porque el tren se metía en otro túnel... y el humo avanzaba poco a poco por el pasillo, invadiendo todo el coche, la lámpara de aceite se iba apagando (por falta de oxígeno) y la oscuridad lo llenaba todo...

"Y si esto decimos de los viajeros, ¿qué no se dirá del personal del tren, y sobre todo del de la máquina auxiliar de la doble tracción por cola?"

"¡Cuántas asfixias en aquel terrible túnel de La Sorda, en aquel fatídico túnel 44 de tan difícil ventilación! ¡Cuántas veces se ha tenido que apoyar el palo de la escoba contra la pared del túnel para apreciar si la máquina avanzaba o retrocedía, pues estaba sumida en una endiablada danza, en un fatídico patinaje en el que parecía que iba a quedar deshecha, teniendo (el maquinista) que abrir la puerta del hongar para poder ver la aguja del manómetro que iba siempre, siempre, hacia abajo, manómetro que se tapaba frecuentemente con la gorra para librarse de su terrible acusación... y se seguía tirando, tirando, mientras el óxido del carbono abrasaba los pulmones y las orejas se iban calentando hasta casi cocer..."

La 251, la "gua-gua"

Mecidos por la excelente suspensión del Corail, los viajeros de 1983 no paramos

*El Corail
Gijón-Barcelona,
tomando "la curva del
caballo muerto",
un poco más arriba
de Puente
de Los Fierros.*



*Una unidad 400
saliendo de la estación
de Linares-
Congostinas
con dirección a Gijón.*



mientes en los sufrimientos de nuestros antecesores. El vigoroso empuje con que nuestra joven "gua-gua" (apodo que le han sacado los ferroviarios a la 251) acomete la subida del puerto, nos hace perder de vista el heroico comportamiento de aquellos tizandos titanes de la pála y el regulador.

Del panorama evocado por don Javier Marquina sólo queda el tendido y los túneles. El humo y "el acompasado jadeo de las locomotoras" se los ha llevado el viento del progreso.

Apenas tenemos tiempo de ver y filmar los nevados tejados de Puente de Los Fierros. El Corail se mete zumbando en otro túnel. Hay tantos y tan seguidos, que las tomas acaban en negros fundidos involuntarios. A otro lado del foso del valle de Lena, la sierra del Puerto de Aramo aparece teñida de rosa. Los tejados de Malvedo están rematados por espesas caperuzas de nieve. Perezosos hilos de humo se desprenden de las chimeneas. Entre casa y casa se han abierto trincheras en la nieve. Las faenas rurales están paralizadas, pero la vida continúa bajo la quietud del amanecer invernal.

Después de Malvedo, el tren describe otra curva de más de 180 grados y vuelve a enfilar hacia el Sur, hacia León. El retro-

PAJARES

ceso en distancia nos ha llevado hasta la altura de Campomanes, al que dominamos en más de 200 metros. El promedio del radio de las curvas de la rampa Norte de Pajares es de unos 300 metros, muy pocos para las exigencias de los trenes actuales (de 4.000 metros para el TGV), pero muy razonables para la época en que se construyó este ferrocarril. Aunque tampoco me explico cómo los ingenieros contemporáneos podrían conseguir un mayor desarrollo de las curvas en un escenario tan montañoso y quebrado como éste. Sea como fuera, se trata de unas curvas muy atractivas y mucho más fotogénicas que las de radio mayor.

Escuchamos, distantes, los mugidos con que nuestra locomotora alerta a los agentes que despejan las vías de la estación de Linares. Sus monos amarillos constituyen una viva nota de color en aquel universo gris y helado. La confortable temperatura que reina en nuestro coche climatizado nos impide adivinar el intenso frío reinante en el exterior. Se apartan, se apoyan en sus palas y nos miran al pasar.

¡Qué lejos las "berracos"!...

El Corail continúa su imparable ascensión. No hay problemas para los cuatro mil caballos de nuestra vigorosa "gua-gua". ¡Qué lejos quedan los tiempos de las "berracos" y las Mikado americanas, cuando cada metro había de ganarse literalmente a pulso! Entre túnel y túnel se abren amplias laderas tendidas hacia lo hondo del valle. Nos adentramos en las profundidades de la sierra describiendo curvas y más curvas. Cuando un contrafuerte demasiado abrupto nos cierra el paso, lo atravesamos por un túnel. En Navidiello-Parana alcanzamos los 960 metros de altura.

Un sol rojizo asoma por encima de la cordillera y nos hiere de frente arrancando mil reflejos en la nieve. El interventor nos pide los billetes y se interesa por la película que estamos filmando. ¿Para la tele? No parece extrañarse demasiado cuando le decimos que somos aficionados al tren y que filmamos por el puro placer de tener un recuerdo de Pajares. No cabe duda de que las cosas van mejorando. Le pedimos que nos avise con tiempo la llegada al túnel de La Perruca.

—Es muy importante para nosotros.

—No se preocupen ustedes...

Cruzamos sin detenernos la larga playa de vías de la estación de Pajares, prácticamente colgada del abismo. Estamos a 1.158 metros de altura. Muy abajo se adivina la profundidad del valle. Vemos también la cinta gris de la carretera en la nieve y los camiones que suben lentamente, en primera. El nombre de la estación figura en unos



El ómnibus León-Gijón —¿o correo?— ha surgido prácticamente de las entrañas de la cordillera Cantábrica, entre Villasimpliz y Villamanín. No cabe duda de que los ómnibus tienen un encanto especial y los aficionados lamentaremos su desaparición.

bonitos azulejos en la fachada. Al final de la playa de vías hay una torre de agua, testigo mudo de una época gloriosa. Todo esto lo vemos muy rápidamente, a través de los visores de nuestras cámaras. Y en seguida nos zambullimos en un túnel.

El interventor nos avisa que nos preparemos.

—Ahora viene el túnel de La Perruca... Ahí lo tienen ustedes.

En la vertiente leonesa

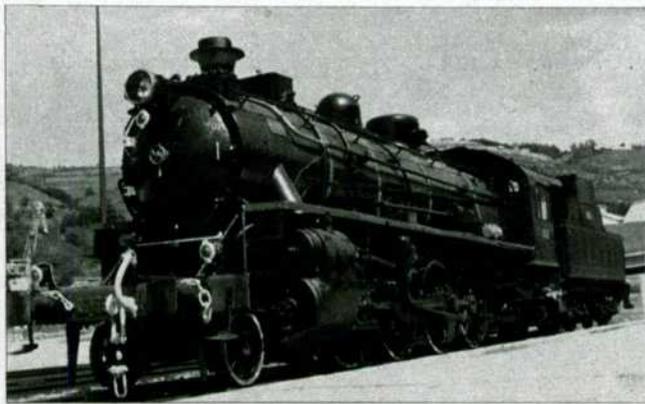
Nos lo encontramos de sopetón. La boca Norte no destaca de los otros túneles del recorrido. Ni almenas ni un portal historiado resaltan su importancia. Es un túnel como tantos otros, lo cual nos decepciona un poco. Al principio del mismo, rebasamos la cota máxima de la línea: 1.270 metros. A partir de aquí se inicia el descenso por la vertiente leonesa. El túnel mide 3.060 metros. Es absolutamente recto, como si sus constructores, hartos de rampas y curvas, hubieran tirado por el camino del medio y atajado sin contemplaciones. Desde la plataforma de nuestro coche, vemos cómo la boca Norte se empequeñece hasta transformarse en un diminuto punto luminoso.

Parpadeamos un poco al salir al otro lado. Estamos en el viejo Reino de León. La nieve redondea los accidentes del terre-

no prestándole femeninas suavidades. A nuestra izquierda discurre la carretera y el Bernesga recién nacido. La histórica estación de Busdongo desfila velozmente ante nuestros ojos. Hace sesenta años nos habríamos detenido para cambiar nuestra locomotora eléctrica ALCO por una Mikado igualmente americana, que nos estaría esperando con la presión a punto.

No me cuesta nada imaginarme la escena: un chorro de humo blanco disparado hacia el cielo, un maquinista bigotudo mirando hacia atrás con la mano en el regulador, el pausado movimiento de las bielas bien aceitadas y los curiosos, embutidos en botas y abrigo cual mujiks tolstoianos, contemplando la maniobra.

Estas melancólicas reflexiones no se las hace nuestra joven locomotora, que continúa impertérrita su veloz descenso por el fondo del valle, flanqueado a ambos lados por riscos escarpados y pintorescos. Es difícil decir qué vertiente es más atractiva, si la asturiana o la leonesa. Esta última no es tan empinada, pero tiene un aire agreste y montaraz muy interesante. Villamanín, Ciñera, Santa Lucía, Pola de Gordón y la ermita del Buen Suceso son otras tantas estaciones y apeaderos, aletargados bajo la nieve, que nuestro Corail ignora olímpicamente. Sus andenes están desiertos. Arboledas peladas, caseríos silenciosos y arroyos helados van quedando atrás, perdidos



Esta formidable Mikado americana, de la casa ALCO, tomó el relevo de las legendarias "berracos" en las rampas de Pajares, hasta su electrificación en 1924. (Foto: ENRIQUE JANSÁ.)

en la albuca ensimismada de la mañana de febrero.

Finalmente, el Corail se detiene en La Robla. La parada se impone, aunque sólo fuera por respeto a tan prestigioso enclave ferroviario. Nos apeamos con tiempo. No

es cuestión de pegar un patinazo en la nieve helada del andén. Son las diez de la mañana. Cuando vamos a comprar los billetes de regreso, el jefe de estación nos informa que el tren de las 10.52, que pensábamos coger, sólo funciona los sábados



La muy veterana 7755 desciende a marcha lenta un tramo con precaución, entre Linares y Malvedo. Como dice Alberto García Álvarez en un reciente VIA LIBRE, "estas locomotoras pasan por ser las más estéticas de RENFE". No le quepa la menor duda. Sobre todo, desde que fueron retiradas las "cocodrilos" 7200 y 7500, que eran "el no va más".

Diez locomotoras como ésta sustituyeron a treinta de vapor en las rampas de Pajares después de su electrificación en 1924. Se trata de una ALCO americana con parte eléctrica General Electric. Funcionaba a 3.000 voltios de corriente continua. Estas diez locomotoras nunca salieron de Asturias. (Foto: ENRIQUE JANSÁ.)

y domingos. Y hoy es viernes. Esto nos pasa por no consultar la guía con la debida atención ni mirar la letra pequeña.

—Habrà de esperar el tranvía de las 13.38.

La información, media victoria

Qué remedio. Hemos dejado el coche en Pola de Lena. Preguntamos al jefe de estación por las locomotoras inglesas de morro, las famosas 7700. Estas máquinas eran uno de los objetivos de nuestro viaje. Empezan a ser veteranas y el día menos pensado van a empezar a desgastarse. Por toda respuesta, el jefe de estación coge el teléfono y habla con León.

—A las doce y media aproximadamente pasará una inglesa con un mercancías —nos informa amablemente.

Le damos las gracias. Clausewitz tenía razón cuando dijo que la información era media victoria. Para distraer la espera, almorzamos en la cantina de la estación. Fabada asturiana, por supuesto. Está muy buena y la saboreamos con un ojo puesto en las fabas y el otro en la vía.

—Coman tranquilos —nos aconseja el jefe de estación—. Ya les avisaré cuando llegue el tren.

Tanta amabilidad nos confunde. Una sección escogida de la brigada de Vía y Obras entra en la cantina a tomar unos vinos, que en un momento se llena con el humo acre de los cigarrillos y el diapason de las broncas voces de los ferroviarios. El tonto del pueblo —que además es sordomudo— nos toma por ingenieros que estudian el nuevo trazado del ferrocarril y nos solicita trabajo. Sólo gracias a la ayuda desinteresada de un intérprete adecuado conseguimos disuadirle. El jefe de estación entra a avisarnos.

—En cinco minutos tienen el tren aquí.

Salimos con la fabada a medio camino. Las dos fabadas, el pan, el vino y el café han costado 400 pesetas. Y no tenían nada que envidiar a las servidas en un restaurante de postín. Lástima de prisa. Pero ya se sabe, estas son las servidumbres del fotógrafo de trenes obligado a comer a salto de mata. Y esto, cuando come, porque la mayoría de las veces ha de conformarse con un pedazo de pan y queso que se ha metido en el bolsillo por pura casualidad. Comer sentado a la mesa es un lujo inaudito.

M. M. (se concluirá).