

Aragón visto desde el “canfranero”

Narración de un viaje de Zaragoza a Canfranc, con fotografías tomadas desde el interior del tren.

Texto: Luis Granell

Fotos: Julio E. Foster

A cualquiera que no conozca la historia de nuestro pueblo le extrañará el empeño de los aragoneses en abrir, a finales del XIX, y recuperar, ahora que lleva 33 años cerrada, una línea de ferrocarril. El tren que sube desde Zaragoza hasta la raya de Francia, en Canfranc, se ha convertido en un símbolo europeísta, de progreso y de respeto a la naturaleza. Pero lo que no saben quiénes no han viajado en él es que, a la vez, es un inexplorado recurso turístico que, por poco más de 15 euros, permite al viajero conocer buena parte de Aragón. Esto es lo que vimos desde la ventanilla.

Son las 7,30 y la hermosa arquitectura de la nueva estación de Delicias despierta a nuestro pequeño tren, cuyos motores resuenan, al poco, en el túnel que discurre bajo las avenidas de Goya y Fleta. Cuando salimos a la superficie, las torres del Pilar aparecen un instante por encima del caserío de Las Fuentes, antes de cruzar el Ebro. Me pregunto por qué solo fábricas cochambrosas, escombreras y chatarrerías flanquean las vías de ferrocarril en las entradas/salidas de las grandes ciudades. Y la impresión se acentúa al ver el lamentable estado de la estación de Villanueva de Gállego, primera parada de nuestro viaje; no sube ni baja nadie y no me extraña.



Estación de Zuera

La huerta del Gállego se extiende ahora, verde y generosa, a ambos lados de la vía que, de tanto en tanto, salta sobre la acequia del Rabal. Al otro lado del río, se adivinan los cauces, también de origen árabe, de Urdán y Camarera. Y al fondo, en ambos lados, el paisaje estepario, blanco de yeso y alabastro, típico del valle del Ebro. Recuerdo a Labordeta: “Polvo, niebla, viento y sol..., y donde hay agua, una huerta”. Al poco, el tren se detiene en Zuera, cuya estación tiene todas las puertas tapiadas; no

parece sino que Renfe pretendiera quedarse sin clientes. Los motores resoplan de nuevo mientras dejamos, a la izquierda, la antigua vía que, por los llanos de Gurrea, llevaba hasta 1970 directamente a Ayerbe, ahorrando 40 kilómetros. El rodeo nos hará perder una hora, pero veremos la Hoya de Huesca.

Seguimos por tierra de regadíos, ahora mucho más jóvenes, fruto del canal de Monegros cuyo acueducto, imponente, salta sobre nosotros cuando entramos en las agujas de la estación de Tardienta, ésta ya en buenas condiciones y con viajeros que suben y bajan del tren; quizá alguno se dirija al complejo turístico que permite montar en tranquilos dromedarios o en ruidosos quads por este rincón de la estepa. Miro por la ventanilla: presidido por los cerros-testigo que dominan la Hoya (que no Plana, aunque lo diga la ley) oscense, el paisaje no resulta espectacular, pero permite ver multitud de aves que se aprovechan de los humedales que ha creado el moderno cultivo del arroz; de vez en cuando, una rapaz posada sobre una pizona de la catenaria alza el vuelo asustada por el ruido, que no por el tamaño, del “tamagochi”, como llaman a este automotor los ferroviarios, aficionados a poner moteles a todos los trenes (“japonesa”, “camello”, “danone”, “francesa”...)



Paso por Huesca



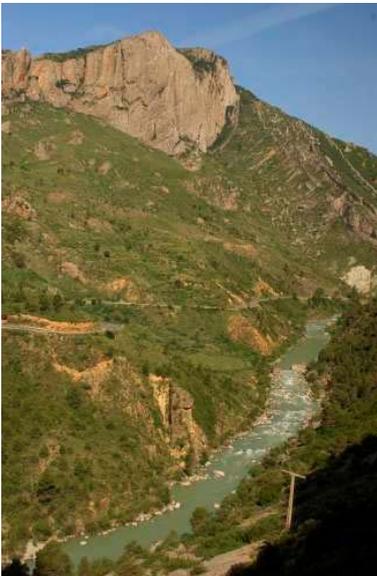
Hoya de Huesca

Pasada Huesca, donde los peatones todavía saludan con la mano el paso de los trenes (hasta que construyan la variante, claro) nos deslizamos a escasa velocidad por entre campos de cereal que están empezando a ser cosechados. El verde oscuro de las carrascas anuncia el Prepirineo, dominado por la punta del Gratal y pienso que la vista no tiene mucho que envidiar al dulce paisaje que encanta al viajero cuando pasa de la Toscana al Lacio, cerca del italiano lago Trasimeno.

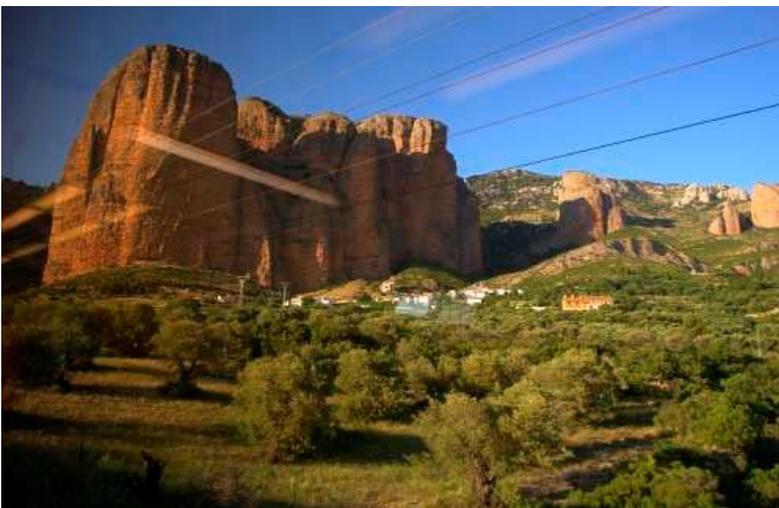
Ayerbe es la entrada al Reino de los Mallos. Aunque Renfe acaba de derribar un almacén del siglo XIX, su estación todavía conserva una amplia muestra de arqueología ferroviaria. Pero la cantina cerró hace años y ya no se pueden comprar las tortas que alegraban el viaje cuando las locomotoras eran de vapor y los coches de madera. Cierro los ojos e imagino el éxito que tendría un tren antiguo circulando por esta línea los fines de semana. Una nueva sacudida, fruto del pésimo estado de la vía, me devuelve a la realidad. El tren va más despacio todavía; mejor, así podré disfrutar del paisaje que, a partir de ahora, no va a dejar de sorprender a los escasos viajeros que se apiñan en las ventanillas del lado derecho para contemplar el Paredón de los Buitres, el Pisón, el Puro, el Firé. Y luego pasan a las del izquierdo para mirar las aguas bravas del Gállego, que entre Murillo y La Peña son escenario ideal para el rafting. Visto desde esta altura, el río es mucho más hermoso que desde la carretera que serpentea por su orilla derecha. Esperemos que no lo sepulsen con el pantano de Biscarrués.



Murillo de Gállego



Río Gállego



Riglos



Bajo los Mallos

Lo desmesurado de algunos proyectos hidráulicos queda en evidencia al contemplar el modesto y eficaz embalse que el Sindicato de Riegos del Gállego construyera a principios del siglo XX. El perfil de Triste se refleja, idílico, en sus aguas mientras, al otro lado, se abre el tajo impresionante de la Foz de Escalete. Muchos aragoneses hemos dado nuestros primeros pasos montañosos entre el apeadero de Riglos y la estación de Santa María y La Peña, por el collado de Santo Román, la fuente de Las Vacías y las casas de Escalete. Cuántos itinerarios senderistas y cicloturistas podrían hacerse, aprovechando las paradas del canfranero, solo con que Renfe colaborara un poquito, pero parece preferir que sus trenes circulen casi vacíos, como éste en el que viajo.



Embalse de La Peña



Anzánigo

La Galliguera es hermosa y plácida, vista desde la ventanilla; lástima que el río sufra tan frecuentes contaminaciones en esta zona, antaño paraíso de los pescadores de truchas. Antes de llegar a Caldearenas me cambio de lado para ver las rocas pintadas de la senda de Izarbe, un itinerario natural lleno de interés que, junto con la visita a la antigua harinera, a la iglesia románica del cercano Javierrelatre y al crismón, también románico, de Bataraguá, pueden completar una atractiva jornada en esta pequeña población, nacida con el ferrocarril.



Estación de Caldearenas



La Galliguera

Unos obreros con mono amarillo en la estación de Sabiñánigo, ¿anuncian obras en la vía? Ojalá, porque a estas alturas del viaje llevamos más de media hora de retraso y cuatro en el tren. Menos mal que había venido a disfrutar del viaje.



Cerca de Sabiñánigo

La cresta de los Capitiellos, como dorso de dragón dormido, nos acompaña a lo largo de la depresión que presiden, al sur, la Peña Oroel y, al norte, Collarada, todavía con nieve. Al llegar a Jaca me sorprende su estación, la única presentable de toda la línea; en ella se bajan casi todos los pocos viajeros que me han acompañado hasta aquí. Dicen que, en verano, grupos de turistas suben al tren en esta ciudad para recorrer la treintena de kilómetros que la separan de Canfranc. Hacen bien, pues se trata de una de las más bellas líneas de ferrocarril del mundo y recorrerla es un lujo que solo cuesta

1,65 euros. Al abandonar la estación contemplo el hermoso paisaje del valle del Aragón, dominado por la corona sobre la que se asientan el banco de la salud y el paseo de la Cantera, que desaparecerá oculta por los taludes de la proyectada e innecesaria autovía Huesca-Pamplona.



Los Capitiellos



Peña Oroel

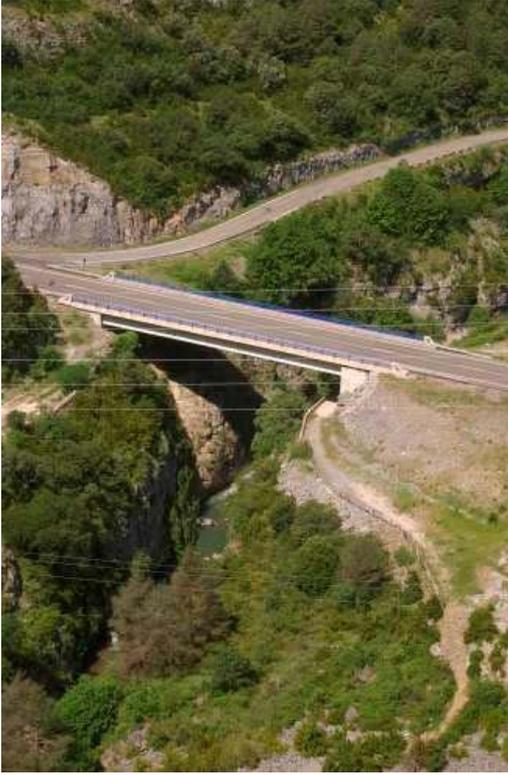
El tren se pasea, más lentamente si cabe, por el bosque que desciende por las laderas del Grosín, hasta el puente metálico que salva el barranco de la Garcipollera. El ruido del acero me hace levantar la cabeza, justo a tiempo para ver la iglesia de Castiello de Jaca, en lo alto de uno de sus dos barrios. Desde la carretera tampoco puede apreciarse el hermoso perfil de esta población, oculto por los vulgares bloques de apartamentos que proliferan cerca del asfalto. Me cuenta el interventor que, hace un par

de años, se murió un anciano que subía a diario en tren de Jaca a Castiello para cultivar su huerto. Ahora, casi nadie utiliza su modesto apeadero y las zarzas amenazan con cerrar el sendero de acceso.



Estación de Jaca

Braman los motores cuando el “tamagochi” salva, a considerable altura, el río Aragón. Y, al poco, la oscuridad de un largo túnel. Estamos subiendo la gran lazada que permite al ferrocarril ganar altura, aprovechando la morrena terminal del que fue, hace milenios, glaciario del valle de Canfranc. Cuando salimos de nuevo a la luz, penetramos en el soberbio viaducto en curva, de 23 arcos de piedra, situado bajo el pueblo abandonado de Cénarbe. Y añoro los tiempos en que los trenes tenían cinco y más coches, y desde el último podía contemplarse la hermosa estampa del convoy sobre esta obra de arte de los ingenieros de finales del XIX.



Villanúa



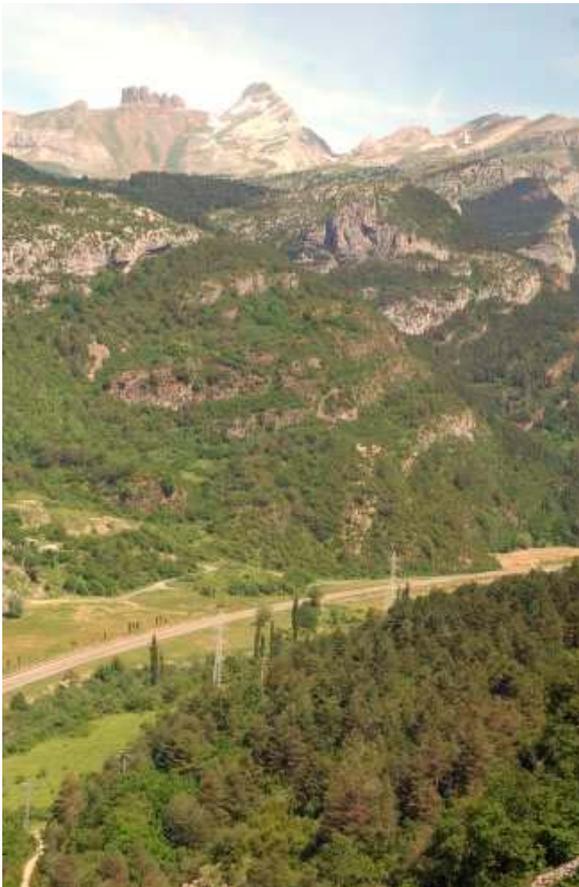
Cenarbe

Ya estamos arriba. Quien no haya visto el valle de Canfranc desde la vía del tren, no lo ha visto. No me canso de mirar cuando me sorprende, de nuevo, el estruendo que produce el tren al pasar sobre otro puente metálico. Éste está situado sobre Villanúa. Me estremezco al pensar el riesgo que corrieron quienes viajaban en el tren que descarriló en enero en este puente. El talud del que se desprendieron las rocas que provocaron el accidente solo ha sido ligeramente consolidado. ¿Será posible? La belleza

del escenario me hace olvidar enseguida el problema: abajo, Canfranc viejo con su puente medieval; arriba, el pico de Aspe. Parece que volásemos entre uno y otro.



Valle de Canfranc



Pico Aspe

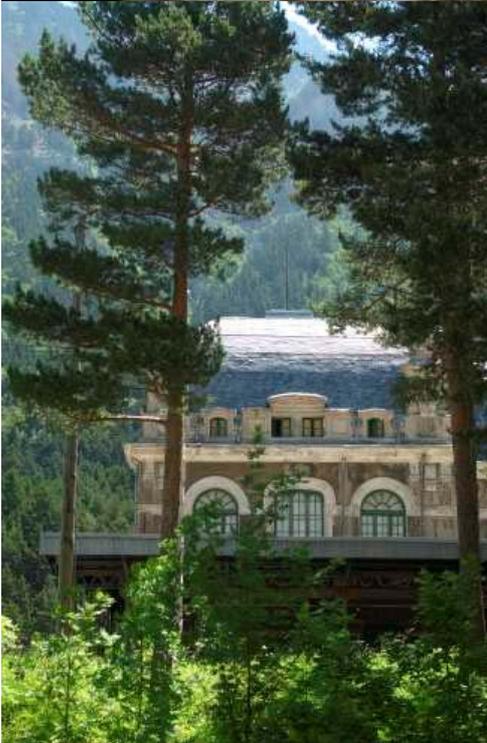
La torre de fusilería, convertida en museo del nuevo túnel de carretera nos avisa de que llegamos al final del viaje: un último túnel y la hermosa, decrépita estación de Canfranc, “más grande que el Titánic”, aparece ante mis ojos, que vuelven a asombrarse como la primera vez que la vi. ¿Qué importan ahora los tres cuartos de hora de retraso? El tren se detiene en el enorme y solitario andén, mi ventana queda justo enfrente de la iglesia que diseñó Fisac y que estuvo a punto de sucumbir hace unos años a un alud. Cuántos no se hubieran producido de no haberse realizado los increíbles trabajos que sellaron eficazmente las laderas, respetando el paisaje e incluso mejorándolo el paisaje, pues se plantaron más de millón y medio de árboles.

Pero ésa es otra historia que quizá merezca otro artículo en *La Magia de Aragón*.



Torre de Fusileros





Estación de Canfranc

Luis Granell Pérez

Miembro de la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón
(Crefco)

PUBLICADO EN *LA MAGIA DE ARAGÓN*