

## EL VIAJE EN TREN

**Enrique IRISO LERGA**  
mpascua3@hotmail.com

**P**amplona se despierta con un día plomizo de octubre de 1960. Por la mañana los jóvenes deambulan soñolientos por las calles. Aunque me levanto temprano no tengo prisas por preparar mi equipaje. La partida del tren está fijada a las 11 p.m. Debo reconsiderar la opinión de Proust: "desde que existen los trenes la necesidad de no perder el tren nos ha enseñado a tener en cuenta los minutos". El medio utilizado para bajar a la estación del tren es el autobús urbano, la popular "villavesa".

En Pamplona la estación ferroviaria recibe el nombre genérico de estación del Norte, como en otras ciudades europeas. La última reconstrucción del edificio se hizo en 1940, adaptándolo a las nuevas necesidades. La estación me abre sus puertas. Un edificio con cierta solera para el rango de Pamplona. Un espacio arquitectónico que pone en contacto a las clases sociales con las locomotoras, furgones, coches, carruajes y vagones. Un lugar de llegada y partida, de ir y venir, de despedidas y encuentros. Los servicios a la altura de su categoría ferroviaria: vestíbulo principal, sala de espera, zona de equipajes, taquillas, oficinas administrativas y de información, cantina, sanitarios, comisaría, almacenes, andenes, vías y talleres. En el puesto de periódicos se venden revistas, novelas, caramelos de café y leche y bombones. El jefe de estación, uniformado, impone su jerarquía con pasos acompasados, mientras en la taquilla los factores atienden a los viajeros, que soportan la espera. Los mozos con gorras oscuras caminan despacio, llevando sus faroles apagados. Otros arrastran las carretillas y revestidos de buzos amarillos indicando el rango profesional que ocupan en la jerarquía laboral. El reloj de pared me recuerda la importancia de la puntualidad por parte del viajero. El tren circula dentro del horario previsto. Tiene licencia para llegar con retraso, pero el viajero no dispone de esa oportunidad igualitaria.

Amo al tren y viajo en tren. Me gusta como medio de transporte, humano, sostenible y tranquilo, y por lo que representa en la economía de un país que aspira al progreso. No hay símbolo más universal del progreso que el tren. Los ferrocarriles de vapor que supuestamente iban civilizando las ciudades sin ley del viejo Oeste, expulsando a los caciques y cambiando a los pistoleros por periodistas, según ha contado Hollywood ininidad de veces con épico entusiasmo, configuran un ejemplo convincente. Y es cierto que el tren abrió las puertas del futuro a las sociedades modernas: comunica, transporta, desarrolla la economía y cultura, dignifica y enriquece la vida de las localidades más o menos aisladas y quizá sea el remedio más efectivo contra la despoblación.



El ferrocarril atraía prosperidad a la sociedad de comienzos del siglo XX. Las ciudades contrarias a la llegada del tren perdieron la batalla del crecimiento económico. La construcción de las estaciones, caminos de hierro, viaductos, túneles y puentes exigía inversiones costosas y decisiones argumentadas. Se instalaba la estética de la ingeniería, una estética funcional. Pero los beneficios obtenidos justificaban las infraestructuras realizadas. Esta vía moderna de comunicación influía en las relaciones sociales, en el incremento de la riqueza, en la consolidación del Estado centralista, en el desarrollo de la civilización y de la tecnología. La maquinaria ferroviaria simboliza la sociedad industrial y representa la revolución industrial.

El viaje en tren, un placer, un sueño infantil, una novedad y una enorme sorpresa. Por las vigas de hierro, railes infinitos, sólo transitan los vagones arrastrados por locomotoras. La "odisea" arrancaba en Pamplona a las 11 p.m. con destino a Zaragoza, donde se agotaba la cabalgada lenta y humeante del tren "rápido", apodo de este vehículo, cuyo deber era caminar, caminar, caminar, irse ... Un tren largo que venía de Alsasua e iba hacia el sur. Cuando la locomotora se acercaba a la estación parecía que aumentaba su tamaño, adornando el trayecto con una larga nube de humo. Los fogueiros, a paladas, alimentaban las locomotoras sedientas de agua con carbón asturiano de piedra. El fuego y el agua se hermanaban. Los fogueiros unían sus cuerpos, sus rostros ennegrecidos y sus manos grasientas a las máquinas bronceadas, testimoniando fehacientemente la dureza del trabajo. Un trabajo brutal, que aceptaban para alimentar a sus familias. Estaban expuestos a posiciones forzadas, ruidos, elevadas temperaturas y a enfermedades industriales que los galenos debían sanar.

Había que presentarse en la estación ferroviaria a tiempo, aún sabiendo de la impuntualidad del tren. En el andén ruidoso un grupo de estudiantes, monjas, frailes, soldados y familias campesinas, éstas con sus



cestas y sus enseres. Todos viajeros de tercera clase. Los viajeros de primera y segunda clase tenían sus espacios y sus mozos a los que ordenaban con modales de dominio. Llegada la hora comenzaban las prisas y las apreturas por subir al vagón de tercera. La estación no estaba diseñada para la comodidad del viajero, pues la altura del andén no estaba calculada a nivel de las puertas de acceso a los furgones o coches, que otros denominan wagon, voiture o carrose. Abrazos, adioses, separaciones temporales. Subía al vagón de cola y desde el estribo me despedía de mis familiares. Sonaba el persistente campanillazo. Las locomotoras empezaban a soplar retumbando con estruendo. Las señalizaciones ferroviarias procedían de las marítimas, nacidas en el siglo XVIII. Los semáforos de la estación eran bicolores. Cambiaban del color rojo, señal de prohibición y de peligro al verde, símbolo de permisividad, permiso e incluso libertad. El jefe de estación daba la señal de partida. Las locomotoras arrancaban lentamente la marcha. Los pistones de los motores se movían rítmicamente. La columna de vapor se elevaba al cielo hasta fundirse con las nubes. Las locomotoras rugían con estruendo, echaban fuego y esparcían por la atmósfera humo grisáceo, hollín y carbonilla.

La Red de Ferrocarriles Españoles diferenciaba los vagones en tres categorías con contrastes evidentes en relación con la comodidad. Los coches tenían compartimentos. Todo se reducía a la modalidad del billete. Los pasajeros viajaban juntos pero separados. Las categorías superiores, primera y segunda clase, ocupaban las mejores berlinas, arrastradas por las mismas máquinas. Eran los carruajes más acomodados y distinguidos con asientos mullidos, luces, alfombras y cortinas. Yo, al contrario, me encontraba apretujado en el vagón de tercera, sentado en un banco corrido de madera. Los furgones de tercera eran ocupados por los viajeros de menos fortuna, incluidos los "quintos", que iban pensativos a los cuarteles militares. El poeta Antonio Machado utilizaba el vagón abierto de tercera en sus desplazamientos:

*"El tren camina y camina  
y la máquina resuella  
y tose con tos ferina  
¡Vamos es una centella!"*

*"Yo, para todo viaje  
siempre sobre la madera  
de mi vagón de tercera  
voy ligero de equipaje".*

Los vagones se comunicaban por puertas y se dividían en departamentos. Al requerimiento amable del revisor nuestro responsable de expedición entregaba ordenadamente los tiques para que fueran troquelados. Antes, el interventor comprobaba la validez de los billetes y del documento de familia numerosa. En este vagón humilde se compartía la comida, la bebida, el buen humor, las noticias y las vivencias sin prejuicio alguno. Un territorio amigo donde reinaba un ambiente de cariño en el trato al forastero. Los bultos y las maletas formaban parte del paisaje del departamento. Las ventanillas cerradas a cal y canto para evitar que la carbonilla penetrara en los ojos. Las caras de los pasajeros se transformaban al arrancar el tren. Pasaban de la preocupación al alivio. Los hombres fumaban cigarrillos "ideales" y puros "farías", que cebaban con mecheros de piedra. Las mujeres vigilaban sus cestas repletas de alimentos. Comían chorizo, jamón y queso. Bebían vino de la bota, y pacharán convirtiendo el vagón en una venta. Los viajeros de las zonas rurales cantaban jotas con brío sin que nadie les animara a hacerlo:

*"Y eras tú la que decías  
dale fuego al chaparral;  
y ahora que lo ves arder  
lo quisieras apagar"*

*"Labrador era mi padre,  
y labrador fue mi abuelo;  
y yo como labrador  
a una labradora quiero"*

De aquellas gargantas puras salían latigazos líricos relacionados con el amor, las penas, los desafíos, el campo, la novia y la madre. Había buen ambiente y se organizaban partidas de naipes. Además, a estos agricultores les gustaba discutir sin finura verbal. El tiempo transcurría rápidamente por conversaciones amenas de los viajeros. Para ellos el furgón era una casa móvil y una cantina. Los chismes de sus vecinos salían en sus chácharas. A las personas mayores les encantaba hablar con los pequeños estudiantes.

Los reiterados viajes hacían que uno llegase a familiarizarse con el tren. En los vagones algunos rótulos me coaccionaban para que no infringiera las normas establecidas: "queda prohibido bajo las responsabilidades que hubiera lugar..." El tren tenía derecho de paso y autoridad. Silbaba. Se detenía en las numerosas estaciones del trayecto. En algunas de ellas se les acoplaba una manguera para proveer de agua a las calderas mientras el fogonero echaba carbón. La marcha era suave. Los postes del telégrafo me acompañaban a lo largo de las vías y en los pentagramas de hilos se posaban los pájaros. Las distancias se acortaban, porque el tren mata el espacio. Si la duquesa de Broglie ante las diligencias de los nuevos carruajes exclamó: "¡el hombre ha vencido al espacio!" Que hubiera dicho del tren. Hasta Goethe vaticinó "que el

mundo entraba en una nueva era".

Había personas que saludaban con sus brazos desnudos desde los lugares de trabajo. Una sucesión de subidas y bajadas, de embarques y desembarques daba movilidad a los asientos. Las maderas crujián levemente. En el convoy alguien sabía de memoria las estaciones y apeaderos del trayecto. Después de cada parada el tren cogía nuevos bríos. Parecía que el camino se hacía más corto. La marcha aparentaba ser más vertiginosa. Me aprendí de memoria las estaciones donde el tren se estacionaba lentamente.



Sabía el tiempo que duraba el alto en el camino. En Castejón, nudo ferroviario, al tren se le enganchaba vagones procedentes de la Rioja. El estacionamiento se alargaba en el tiempo. La frenada generada por el freno neumático exigía espacio y tiempo. Los pasos a nivel detenían a los vehículos de cuatro ruedas y a los carros de los campesinos. Así canta la jota recia y brava:

*“Ayer te ví en la estación;  
me enamoré en el andén,  
en Tafalla era ilusión;  
y en Castejón cambió de tren*

*“Carrico de cuatro ruedas  
de estrellas sobre el tejado,  
despierta a esa doncellita  
que tiene el sueño pesado*

En cada localidad se había colocado el disco de señales. La figura del jefe de estación se hacía familiar: uniforme, bigote, gorra con galones, banderín rojo enrollado, silbato. El jefe ejercía la autoridad del regulador. Él ordenaba la salida del tren con el toque de la campana. El reloj marcaba las 15 p.m., cuando el "rápido" estacionó en la capital del Ebro. Las torres del Pilar destacaban sobre

la línea del horizonte. El sol brillaba. El viento soplaba intensamente. Las personas hablaban a gritos para que se les escuchase. El cierzo se llevaba las palabras. Hubo tiempo para orar en la catedral de Santa María del Pilar, monumental basílica construida en el siglo XVIII, tan venerada en el mundo católico hispano. Y así podía decirte a la Virgen del Pilar: "A ti me arrimo"

como le recitaban los cofrades navarros. La reina Doña Blanca de Navarra y el Príncipe de Viana visitaron el templo en 1433, según un pergamino manuscrito del siglo XIV titulado "Libro de los Milagros": "A la Virgen del Pilar la Reina Dña Blanca de Navarra agradece su salud, que funda en 1433 la Orden de Nuestra Señora del Pilar, caballeros y damas, todos de su reino, con el Príncipe de Viana como gran Maestre. Y ordenó la Reina como armas de la nueva Orden una banda azul con un Pilar de oro esmaltado de blanco, en el cual Pilar alrededor habrá letras de oro en que se diga: A ti me arrimo".

En el tren uno habla, escucha, lee, observa, mira, piensa, reflexiona, duerme, sueña y siente el placer de alejarse a un nuevo destino. El tren se parece a un barco que navega, porque los balanceos y cabeceos son frecuentes. Vaivenes suaves. Ruido monótono. Sin embargo, uno se siente seguro para hacer tareas. El libro me servía de lectura interrogativa que llenaba los tiempos de silencio. Me abismaba en la soledad. Al trazar las curvas el cunear del tren me despertaba. Avanzaba con velocidad regulada. Seguía su marcha, alejándose de la ciudad para reemprender la ruta. Caminaba, silbaba, humeaba, acarrea y ajetreaba. Y cuando alcanzaba la cuota de velocidad crucero parecía que el vagón se movía lentamente.

Entonces sacaba mi mirada fuera de la ventanilla con los ojos muy abiertos. Las vistas panorámicas me ofrecían reconfortantes impresiones del paisaje geográfico. Iba enlazando un lugar con otro. El tren cruzaba campos abiertos, ciudades milenarias, pueblos fortificados, torres de iglesias, comarcas desnudas de arboledas llenas de historia. Y al fondo el horizonte azul del Moncayo. Corría el tren por brillantes raíles, devorando paisajes, salvando ríos, montañas y desniveles. Los rebaños de ovejas churras levantaban polvaredas en su deambular por los campos segados. En las parcelas de secano los mulos trabajaban con fidelidad y constancia. La voz del mulero dirigía las labores de estos duros animales de largas orejas y ojos maliciosos. Campesinos enjutos, cubiertos con la boina, parecían cansados. Se afanaban de sol a sol. Trabajos duros, exigentes y de largo aprendizaje: arar, sembrar, edrar, sulfatar, despedregar, escardar, podar, olivar... Estos labriegos estaban encorvados, amarrados al arado, a la azada y gritaban a las caballerías. Tenían caras arrugadas, brazos endurecidos, manos callosas y un caminar lento. Arreglaban las penas con la bota de vino, el tabaco de liar los cantos de la jota, cuyas letras reflejan fielmente su mundo sentimental.

Desde el ferrocarril, convertido en aula, analizaba el paisaje. El paisaje nunca es estático sino cambiante por la acción del hombre: paisaje natural, paisaje cultural, paisaje percibido. El marco natural no se altera: cerros altos, cielos de azul intenso, campos yermos, plantíos en barbecho, colinas raídas por las lluvias y los vientos, huertas verdes. El río Ebro y sus afluentes forman sotos, vestidos de árboles de gran talla. Bajo las



copas de los árboles los juncos, carrizos, tamarices y espadañas. Puentes, presas, canales, acequias, bocalas, molinos, azudes forman parte de la historia de estos ríos, que traen el agua a los campos sedientos.

Viajo en otoño la estación melancólica, llena de colores delicados, que posee un sabor agrícola especial en el calendario rural. Los surcos paralelos son señales de la sementera donde germinará el cereal para segar en verano. La siembra ocupa a los labriegos varios días. Los frutos sazonados se imponen a las flores. El sol ilumina con su luz dorada el campo abierto. Los árboles empiezan a desposeerse de las hojas secas, hojas muertas que llenan las veredas pastoriles. El viento desplaza continuamente las hojas de los árboles una a una, hoja a hoja, convirtiéndolas en juguetes del propio viento que las mueve, trae y lleva por senderos y tierras de labor. Las hojas en el suelo semejan una nevada herbácea. El otoño dulce se enmarca en la belleza a ritmo pausado. El idilio tiene ahí su patria, porque la naturaleza contenta fácilmente al hombre. Las tonalidades apacibles, los colores ocre, anaranjados, rojizos y amarillos en el arbolado compacto inundan lo visible para la contemplación serena. Los escasos bosques aparecen vestidos de oro y cobre. Las plantas producen menos clorofila y los tonos verdes van desapareciendo de los árboles caducifolios mientras se mantienen en los de hoja perenne. La lluvia cae sobre el oro encendido de los árboles, creando un murmullo acuífero.

Las fábricas de remolacha con sus chimeneas de ladrillo rojizo me avisan de la incipiente industrialización en este mundo agrario. Las huertas, delimitadas por tapias y cañaverales, muestran sus afamadas hortalizas y testimonian la ocupación constante de unos hortelanos que han hecho de la mejana tudelana una denominación de origen. Los secanos cerealistas forman un openfield, donde los rastros amarillos, ocre, monótonos e interminables, dan cuenta de los bajos rendimientos agrícolas de estos campos cultivados en hojas, año

y vez. Kilómetros de tierra recién labrada con animales, porque no han llegado las máquinas. Algún árbol solitario, expuesto a la inclemencia en las llanuras cerealistas, permanece todavía en pie. Los barrancos secos con su mísera corriente esperan las lluvias torrenciales para demostrar su fuerza erosiva. La línea de cabezos pelados cierra la ancha hondonada. Los cazadores con escopetas y perros deambulando por los campos a la espera de abatir certeramente perdices y conejos. Los pueblos, acostados en altozanos en cuesta junto a las terrazas aluviales, mantienen una vitalidad decadente. Pueblos de cielo y tierra. Las torres de las parroquias y el azul del firmamento representan la espiritualidad de estas gentes que miran al cielo continuamente. En las torres de ladrillo mudéjar los nidos de ramas ocupados por cigüeñas absortas, blancas, tranquilas que miran al río y a las charcas. Las carreteras casi desiertas de vehículos de cuatro ruedas.

En estos paisajes se modifica el dibujo. Los colores se mudan. Dominan las tierras pardas a las que el cereal les da color. El cereal se siembra en las planicies y en las cuestas de los cerros, hoy abandonadas. El verde aparece en el olivar, en el viñedo, en las huertas de verdura lujuriosa, en las pequeñas manchas de pinares, en los sauces, en los álamos. Los negros encinares dan paso al romero, al brezo, al tomillo en los grises alcores. El verde ceniza del olivar y el verde satinado de la parra aportan nuevos matices cromáticos al mundo mediterráneo. Las vides se plantan en hileras formando viñedos cuidadosamente preparados sobre suelos pedregosos y soleados en las laderas de las colinas. El olivar, complemento de muchos sueños, campea en las anchas lomas y hondonadas. Olivos tortuosos, añosos, retorcidos, sedientos. En los negros encinares la encina robusta y serena (*quercus illex*) ocupa espacios montanos: un árbol resistente, arraigado, de hojas perennes ásperas, grises y verdes, raíces profundas, cuyo tronco rugoso manifiesta escasa sensibilidad. La encina es citada por Cervantes en el Quijote, así como las bellotas, alimento de los protagonistas. A la encina le canta Antonio Machado:

*“Encinares castellanos  
en laderas y altozanos,  
serrijones y colinas  
llenos de obscura maleza,  
encinas, pardas encinas”*

Son las encinas, variante femenina del roble, más atractiva, más modesta. A Machado el encinar le parece más importante que el robledal. El terreno montano se cultiva superando las adversidades climáticas, la pobreza de las capas edáficas y los bajos rendimientos. Con piedras y trozos de roca se construyen terrazas o bancales, para impedir que el suelo valioso y escaso sufra los efectos de la erosión. **PREGÓN**

