

RECUERDOS PINTORESCOS DE MI VIDA PROFESIONAL

POR VICENTE MACHIMBARRENA, INGENIERO DE CAMINOS

VIII

Ferrocarriles transpirenaicos. - Inauguración del Canfranc.

En 1928 fuí nombrado Delegado técnico del Ministerio de Fomento en la Comisión Internacional de los Ferrocarriles Transpirenaicos, y en junio del mismo año fué inaugurado el del Canfranc.

Hasta esa fecha la barrera del Pirineo, que separa Francia de España, sólo se cruzaba en sus dos extremos por Irún y Port-Bou; pero ya desde 1882 se empezaron a establecer convenios entre las dos naciones para construir líneas internacionales intermedias, siendo el más importante el que se firmó en París el 18 de agosto de 1904, que sufrió varias modificaciones mediante protocolos adicionales, acordados en reuniones de la Comisión Internacional, que alternativamente se celebraban en París y en Madrid o San Sebastián.

La guerra europea obligó a suspender las reuniones en todo el tiempo de su duración, que se reanudaron en 1918, celebrándose la primera en noviembre de ese año en San Sebastián, en la que, como en las anteriores, se trató casi únicamente de la línea de Zuera a Olorón, más conocida con el nombre de línea de Canfranc, con su importantísima estación internacional, que estaba en construcción, lo mismo que el túnel de Somport, que cruza el Pirineo.

Las tres líneas internacionales convenidas desde 1904 eran: la de Zuera a Olorón, o del Canfranc; la de Lérida a Saint-Girons, o del Noguera-Pallarsa, y la de Ripoll a Ax-les-Thermes, por Puigcerdá. La primera y la última están en explotación, y la segunda, en construcción; pero ni debe ni llegará a terminarse, por las grandes dificultades que ofrece el cruce del Pirineo, que está sin estudiar. Francia no tiene obligación de empezar la construcción de esta línea hasta que por el lado de España no se llegue a Sort.

En el plan de urgente construcción de ferrocarriles del Conde de Guadalhorce se incluyó el de Pamplona a Alduides, cuyo trazado lo estudiamos en el ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa; pero ni está convenido con Francia ni hay otro estudio en dicha nación que un tanteo, que hicimos sin otro instrumento de nivelación que un

barómetro, y muy a la ligera; porque Francia estaba en guerra y pasamos la frontera a caballo, con una simple autorización verbal de los alcaldes de los pueblos franceses interesados y haciendo la vista gorda los vigilantes del servicio de aduanas.

Esta línea no tendría razón de ser si no se prolonga en Francia por el valle de la Nive hasta llegar, cuando menos, a Saint Etienne de Baigorry, población enlazada con Bayona por vía ancha francesa.

El día que se inauguraba el ferrocarril del Canfranc, de que luego hablaré, apareció en la *Gaceta de Madrid* un decreto-ley disponiendo que se estableciese en la línea de Ripoll-Puigcerdá el ancho de vía francesa, haciendo además las reducciones a dicho ancho en algunas líneas antiguas.

En la línea de Canfranc, con una sola estación, internacional, situada en España, se prolongó la vía francesa a través del túnel, que está mitad en España y mitad en Francia, hasta llegar a dicha estación origen de la vía española.

No se llegó a un acuerdo en el ancho de vía de los ferrocarriles transpirenaicos, por la desconfianza mutua, especialmente de España — como nación débil — ante el temor de posibles invasiones, preocupación estratégica infundada; porque, en caso de guerra, es una operación sencillísima el estrechamiento de nuestra vía para que entren los trenes de Francia, como se ha demostrado en la guerra anterior europea y en la actual, al invadir Alemania a Rusia, que en este particular está en el mismo caso que España. En cambio, es muy difícil la operación contraria de ensanchar la vía, no sólo en la explanación a cielo abierto, sino, mucho más, en túneles y puentes.

Este grave error ha costado a España muchos millones al colocar la estación internacional de Canfranc en un paraje tan abrupto y desolado como Arañones, donde el espacio necesario fué preciso ganarlo a fuerza de obras costosas en el valle estrecho del río Aragón, de curso torrencial, que hubo que encauzar; pero cuyas aguas socavan sin descanso los encachados del fondo y los revestimientos de las márgenes, con la amenaza perpetua de aludes y torrentes de las escarpadas laderas de la alta montaña, que a duras penas se logran contener con las obras de defensa que los Ingenieros de Montes han realizado.

Todo se ha logrado en Arañones a fuerza de di-

nero, que la nación española ha anticipado. Francia nos debe todavía la mitad, que llegará a unos veinte millones de pesetas, siempre difíciles de cobrar, y más en las circunstancias actuales.

Hubiera sido preferible prolongar la vía francesa por lo menos hasta Jaca y, mejor, hasta Zaragoza, estableciendo la estación internacional al amparo de una población importante, donde pudieran vivir cómodamente el personal numeroso que requiere una estación de gran importancia, mientras que en Arañones fué necesario crear incluso la población en sitio desamparado, que no produce elementos de vida. La estación de Canfranc hubiera sido, de seguir la norma indicada, un simple apeadero de menor importancia que la francesa de Forges d'Abel, próxima a la frontera.

* * *

Al nombrarme el Conde de Guadalhorce Delegado de Fomento en la Comisión de los Ferrocarriles Transpirenaicos, me encargó que con la mayor urgencia me ocupase de la redacción del Protocolo internacional, indispensable para la inauguración del ferrocarril del Canfranc, cuya fecha estaba ya fijada, para poco más de un mes después, con la asistencia de los Jefes de Estado de España y Francia.

Era imposible realizar tan complicado trabajo en corto plazo, si las reuniones se hubieran verificado, como era costumbre, en París o en Madrid; pues teníamos que intervenir funcionarios de diversos Ministerios de las dos naciones, juntamente con los Ingenieros de las Inspecciones del Estado y de la Compañía del Norte español y del Midi francés. Por parte de España debían concurrir los Delegados españoles de la Comisión Internacional, que éramos cuatro: un Ministro plenipotenciario; representante del Ministerio de Estado; un Inspector general de Caminos, delegado de Fomento; un Coronel de Ingenieros militares, delegado de Guerra, y el Jefe de la Sección de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. Se incorporaron temporalmente a la Comisión, en concepto de asesores, representantes de las Direcciones Generales de Aduanas, Seguridad, Correos y Telégrafos y Sanidad. Acompañaban también a la Comisión dos Ingenieros de la Compañía del Norte que iba a explotar la nueva línea, y otros dos Ingenieros de la Jefatura de Estudios y Construcción de ferrocarriles del Nordeste de España: en total, doce personas, con igual número de franceses. Por eso propuse al Ministerio, y éste aceptó, que nos reuníramos en las soledades de Arañones, donde se había levantado por España la monumental estación internacional. Allí, sin otro quehacer, y ninguna distracción de las que embargan el tiempo en las grandes ciudades, pudimos ultimar en pocos días nuestro cometido.

Los franceses pernoctaban en la estación fronteriza de Forges d'Abel, y los españoles en la casafincina de la Jefatura de Ferrocarriles, situada frente a la estación internacional.

Sirvió de base a las discusiones un anteproyecto de convenio redactado por Mr. Aroles, celoso Inspector honorario de Puentes y Calzadas, que tenía ante el Gobierno francés la misma representación que yo ante el español.

Presidió el mejor espíritu en las reuniones múltiples celebradas entre los técnicos de ambos países, lo mismo que en las reuniones plenarias de la Comisión internacional, por lo que en breve tiempo se llegó a un acuerdo completo, que fué pronto ratificado por los Gobiernos de las dos naciones, incluso llevando el francés al Parlamento, lo que no fué necesario en España con el Gobierno de la dictadura del general Primo de Rivera.

La fecha de la inauguración de este ferrocarril fué la de 18 de julio de 1928.

Se celebró el banquete oficial en el mismo Arañones, al que concurrieron 275 comensales. La organización de este acto ofrecía serias dificultades, porque hubo que improvisarlo en pleno Pirineo, donde no había más que una naturaleza grandiosa; pero agreste, sin recursos de ninguna clase, y menos para dar una comida refinada, cual correspondía a la presencia del Rey de España y el Presidente de la República Francesa con sus brillantes séquitos.

El general Primo de Rivera me indicó en la Asamblea Nacional, donde tenía facilidad de hablarle, que se diese un almuerzo sencillo; pero le convencí que no era procedente, dada la alta jerarquía de las personas que habían de concurrir, sobre todo cuando le añadí que el Gobierno haría las invitaciones, pero que los gastos correrían a cargo de la Compañía del Norte, encargada de la explotación de la línea.

El *factotum* de los hoteles Palace, de Madrid, y Ritz, de Madrid y Barcelona era entonces mi paisano Azcoaga, ya fallecido, con el cual hablamos para la organización del banquete, ofreciéndole que la Compañía del ferrocarril le proporcionaría cuantos vagones le hicieran falta para transportar desde Barcelona el ajuar correspondiente (cocinas, mesas, sillas, mantelería, cubiertos, vajilla, etc) y todo el personal que para el servicio del banquete hiciera falta.

El espectáculo que ofrecían días antes a la inauguración los alrededores de la estación de Canfranc era sorprendente. Se había convertido una de las grandes naves de los servicios anejos a la estación en espacioso comedor, que se engalanó con tapices, banderas y gallardetes de ambas naciones. Un ejército de cocineros, marmitonas, mozos, operaban en las cocinas improvisadas a la intemperie, a donde llegaban procedentes de Barcelona grandes cajones y

heladoras, conteniendo toda clase de viandas (carnes, aves, pescados, mariscos, licores, vinos, etc.). Como detalle curioso diré que la cantidad de vajilla y cubiertos de plata fué suficiente, para cambiarlos en todo el banquete, pues lo usado se recogía, para llevarlo a Barcelona, donde se fregaría.

La minuta de la comida no desmereció de las mejores que se pudieran dar en París o Madrid, y fué celebradísima por los altos personajes que se sentaron a la mesa. El cubierto costó unas 250 pesetas, que ahora nos parece pequeñísimo, dada la calidad de los manjares y de los vinos y licores que se sirvieron.

El momento culminante de la fiesta fué aquél en que brindaron el Rey de España y el Presidente de la República francesa.

Hubo desfile de tropas en España, y por la tarde, *lunch* en la estación fronteriza de Francia, con desfile también de tropas.

Asistieron a la inauguración una treintena de Ingenieros de Caminos, con uniforme de diario, y al verlos reunidos alrededor del Ministro de Fomento, Conde de Gualdalhorce, se acercó jovial al grupo el Jefe del Gobierno, general Primo de Rivera, y dirigiéndose a mí, dijo: "También quise yo ser, como ustedes, Ingeniero de Caminos, pero en la Escuela que usted ahora dirige me suspendieron con muchísima justicia; porque era mal estudiante", a lo cual repuse: "Pues no le hicieron a usted pequeño favor nuestros compañeros de entonces, pues de haberle aprobado sería usted ahora Ingeniero Jefe de alguna provincia o, a lo sumo, director de uno de los puertos de Andalucía (Cádiz, Sevilla, Málaga) y en vez de esto es usted actualmente dueño de los destinos de España", y siguió hablando con nosotros campechanamente, derrochando simpatía.

* * *

Voy a referir un lance pintoresco ocurrido en un banquete que dió la Compañía del Midi francés a los técnicos ferroviarios de las dos naciones, en la estación de Pau, con motivo de la inauguración del Canfranc, en el que me vi comprometido por mi escaso dominio del idioma de la nación vecina.

Por deficiencias de las enseñanzas primera y segunda, no aprendimos lenguas vivas y muertas, en la edad más propicia, útiles aquéllas como instrumentos de trabajo, y éstas para fomento de la cultura. Gracias a que los libros de texto de la Escuela de Caminos eran la mayoría de autores franceses, estaba fuerte en la traducción de este idioma, mas para hablar tenía dificultades. Sabía lo suficiente para darme a entender en las tiendas, hoteles de viajeros, taquillas de teatros, etc., pero no para sostener una discusión algo empeñada, y menos para pronunciar un brindis a los postres de un banquete.

Días antes de la inauguración de este ferrocarril internacional, vino a la estación de Canfranc, para informar a la Administración Superior francesa si la línea podía ser abierta a la explotación, una nutrida Comisión de técnicos ferroviarios de la nación vecina.

Llegó el tren francés, cuya locomotora eléctrica venía engalanada con banderas francesas y españolas, a la estación de Canfranc, donde un numeroso núcleo de técnicos españoles salieron a recibir a nuestros colegas del otro lado del Pirineo.

Después de la visita a las obras importantes de la estación internacional fuimos invitados a subir en el tren francés para trasladarnos a la estación de Pau, donde, como antes he dicho, la Compañía del Midi francés obsequiaba a los expedicionarios con un espléndido banquete.

En el trayecto del viaje me entregó el Inspector general de Puentes y Calzadas, que vino de París, las cuartillas que traía muy estudiadas para leerlas a los postres del banquete, que me correspondía contestar, pues era el Ingeniero español de más categoría oficial. No tenía tiempo de prepararme, pues el tren iba directamente a la estación de Pau con el tiempo justo para asistir al banquete, y ya he dicho las dificultades que tengo para hablar en francés, por falta de costumbre.

El número de comensales pasaba de la centena, que llenaban el comedor de la estación cuando llegamos. Entre los asistentes había unos veinte españoles.

En el momento crítico, mi colega francés leyó, bastante sosamente, sus cuartillas, en las que hacía una reseña de las obras del ferrocarril de Canfranc y de los Ingenieros franceses y españoles que habían intervenido en su ejecución, haciendo resaltar la importancia de la línea que se iba a inaugurar. Obtuvo, al terminar, aplausos corteses, o sea lo que llaman los franceses un *succès d'estime*.

A continuación, para salir del apuro, levanté arrogante mi copa llena del espumoso y alegre vino francés de la Champaña. Pronuncié primero unas palabras, muy pocas, de salutación y agradecimiento, en francés, con muy mal acento, y dije a continuación que para llegar, como deseaba, al corazón — señalé el mío — de los oyentes tenía que hablarles en español, en la seguridad de que me entenderían, para lo que reforcé mis palabras, dichas con lentitud, con ademanes efusivos, que, al final de una comida copiosa, pusieron los ánimos a la temperatura de fusión, dando a las imágenes que empleé las proporciones que adquieren las cosas vistas a través de la niebla, que por efecto de ilusión óptica parecen mayores; así que, al terminar mi breve y vibrante oración con las voces de "¡Vive la France! ¡Viva España!", se pusieron en pie todos los comensales, para ovacionarme y contestar con vivas y aclamaciones

calurosas, terminando la fiesta en medio del más efusivo y cordial compañerismo.

Me consolaba, en la Comisión internacional, de lo mal que hablaba el francés oyendo a mi simpático colega, del Ministerio de Trabajos Públicos, Mr. Aroles, que una vez me dijo, queriendo hacer un pinito en español, que él era un *inxeniero* que estaba en el *retrete* — así tradujo el *en retraite* de su situación oficial.

* * *

Un año después de la inauguración del Canfranc se verificaba la del transpirenáico de Ax-les-Thermes a Ripoll, con ceremonias análogas, que presidieron los Ministros de Obras Públicas de Francia y España. El banquete oficial tuvo lugar en la estación francesa de La Tour de Carol, y el *lunch* de la tarde, en una pintoresca tienda, característica de la región, de Puigcerdá.

En ambas ceremonias pronunciaron brindis de confraternidad francoespañola los Ministros frances y español, en sus respectivos idiomas.

También hubo una ceremonia preliminar de reconocimiento de los trabajos de la parte francesa, a la que fueron invitados varios técnicos españoles.

En tren especial, procedente de Toulouse, llegaron a Puigcerdá un centenar de técnicos franceses, en cuya estación les recibimos para ir juntos a Toulouse, donde se dió un espléndido banquete de confraternidad en el Gran Hotel, con brindis interesantes.

Al abandonar el local, para descansar, todos los franceses, puestos en pie, nos despidieron con una gran ovación.

* * *

Como es costumbre en las relaciones amistosas de carácter internacional, se acordó repartir condecoraciones francesas y españolas entre los que intervinimos en los actos que acabo de relatar, gracias a lo cual soy Comendador de la Legión de Honor; pero cuando los rojos españoles, con la simpatía de los franceses del mismo color, saquearon nuestros domicilios, desaparecieron de mi casa de Madrid los títulos e insignias de dicha prestigiosa Orden, que desde entonces no me interesa poseer, ya que, además, la alcancé de modo protocolario, sin méritos suficientes, como ocurre con harta frecuencia en ese reparto formulario de cruces, cintas y bandas que se lucen en pechos, ojales y hombros, en las recepciones oficiales.