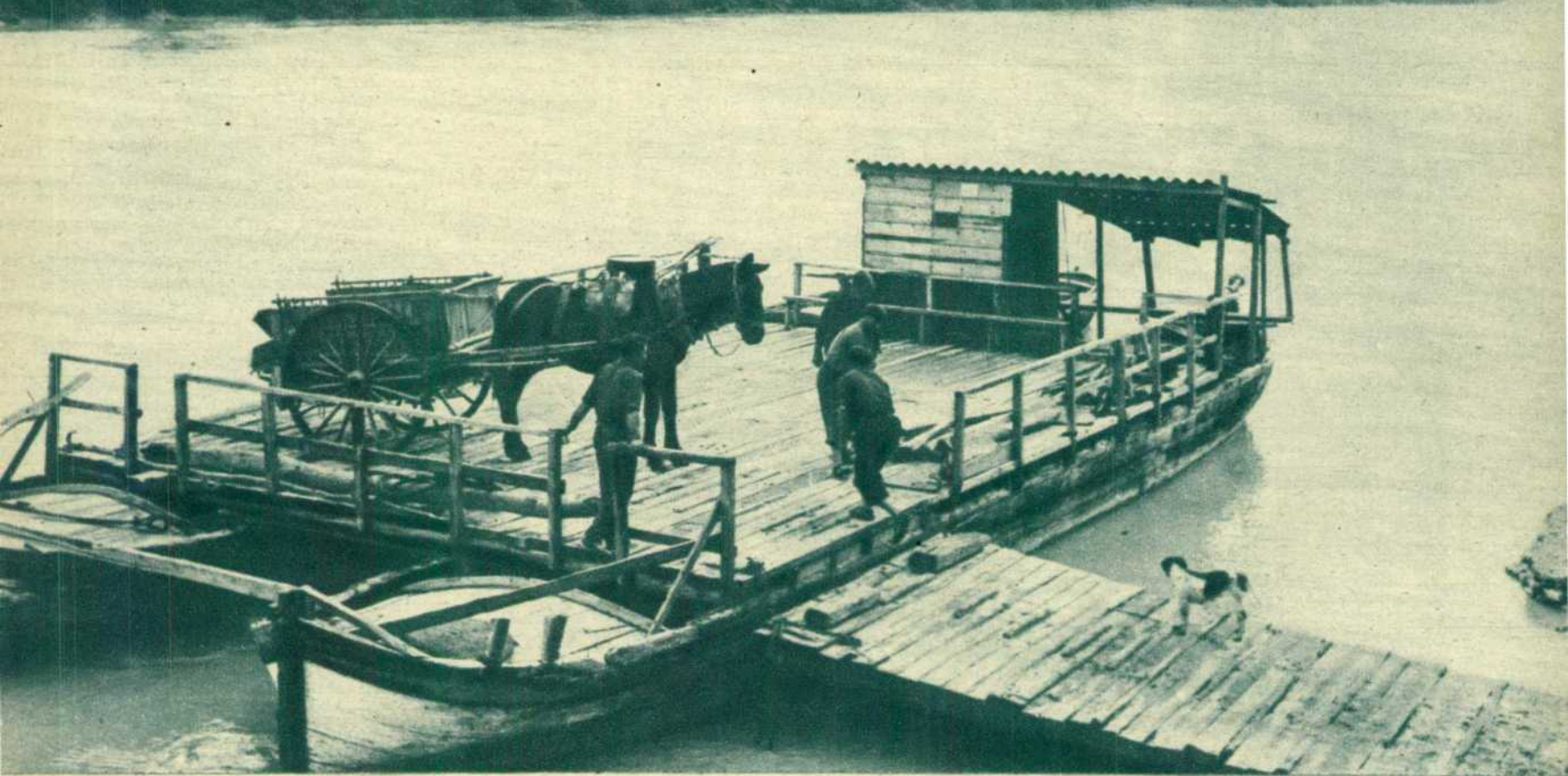


En el Ebro se construye una presa



Los viejos barcos de pasaje



La antigua estación

LA VARIANTE DE FAYON ACORTA MAS DE TRES KILOMETROS LA LINEA MADRID-BARCELONA

C



UANDO dentro de unos meses se cierran las compuertas del embalse de Ribarroja, las aguas del Ebro cubrirán el pueblo de Fayón y algunos kilómetros de la línea férrea de Madrid a Barcelona. Desaparecerán varias decenas de viejas casas, de piedras centenarias y entrañables, testigos del nacer y morir de generaciones. En su lugar la energía del río, que desde siglos sólo movía la rueda de algún molino, las lentas gabarras o las barcas de pasaje, creará prosperidad y trabajo. Es el precio del progreso que impone el interés colectivo al particular. Un precio no sólo económico ciertamente. La nueva riqueza creada puede compensar sobradamente lo que se pierde. Se construirá un nuevo pueblo y los trenes ya corren por una variante que ha mejorado el antiguo tendido. Queda el drama humano e inevitable de las personas desarraigadas. En realidad, no muere un pueblo, sino una forma de vida. Esas viejas casas, esas calles estrechas son como el caparazón demasiado rígido que debe abandonarse para seguir creciendo.

LA PRESA

En las obras de la presa hay una mezcla de ruidos metálicos, martillos neumáticos, bombas de agua y palas excavadoras que muer-

EN EL EBRO

den la tierra. La técnica al aplicarse sobre la naturaleza parece como si la despedazara. Rocas deshechas, montones de tierra, barro, charcos, grasa, escombros. Es un paisaje destruido, donde va surgiendo otro construido por el hombre. Una enorme ataguía ha desviado el río hacia la margen izquierda. Las aguas barrosas pasan dóciles bajo las compuertas construidas y saltan espumeantes sobre unos contrafuertes de hormigón que, cuando se concluya la presa, romperán la fuerza de la corriente, evitando que erosione el pie del dique.

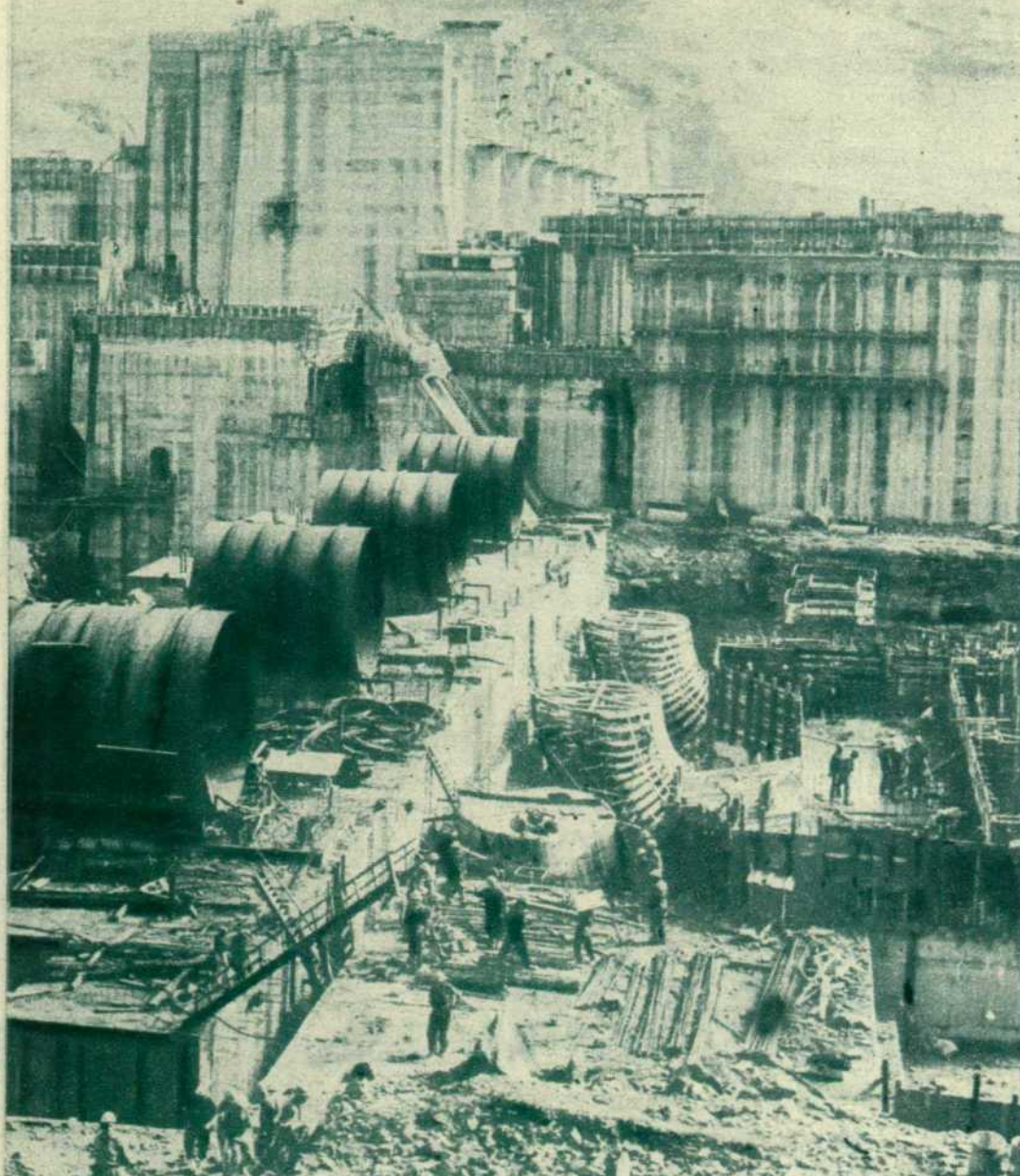
En la parte seca del cauce todavía se advierte parte de la gigantesca excavación realizada —un millón de metros cúbicos de tierra y rocas—, donde entre un laberinto de hierros y encofrados se alzan las moles de hormigón que continuarán el muro. En lo hondo ya están instalados los cuatro grandes tubos que llevarán el agua a la central eléctrica.

Todo este colosalismo obedece a un método riguroso, regido por un programa en el que se han previsto todos los pormenores. Mil hombres distribuidos en tres turnos de trabajo, 300 toneladas diarias de cemento que se trae desde la fábrica de Echerayo, en el Pirineo; 45.000 metros cúbicos de hormigón al mes; 90.000 de grava, extraída cada mes del Ebro durante el verano; pórticos-grúa de 200 toneladas para montar la central, las turbinas de mayor dimensión instaladas hasta ahora en España...

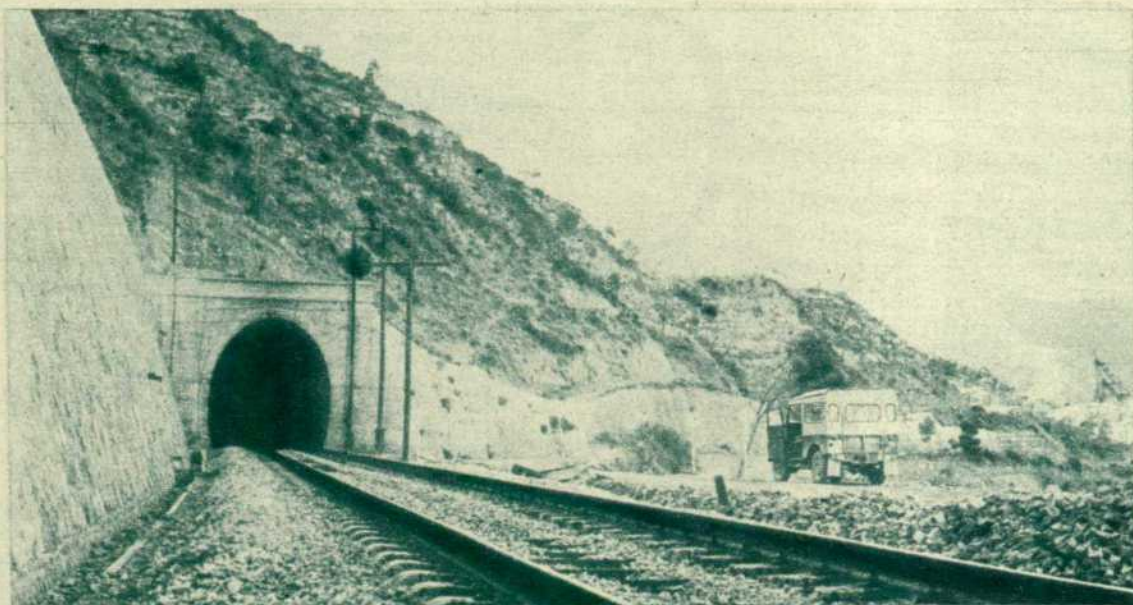
De pronto, en este complejo donde nada es inútil y todo ha sido estudiado, se descubre también una dimensión estética no prevista. De orilla a orilla, sostenidos en las hocas laterales que caen sobre el río, se mecen majestuosos los dos grandes cables de los blondines —700 metros de longitud—, por donde corren las cubas llenas de hormigón. Las grúas dibujan su geometría contra el azul del cielo, y ya se adivina la línea perfecta de la futura presa. Un escalón de 560 metros de longitud que detendrá al Ebro y extraerá su potencia antes de dejarle correr otra vez hacia el mar.

LA VARIANTE

Acorta en tres y medio kilómetros el recorrido anterior. De la importancia de la obra puede dar idea el hecho de que en sus nueve kilómetros de longitud, siete los ocupan dos tú-



Obras de la presa



Salida del túnel, lado Barcelona, y final de la variante



El antiguo trayecto se utiliza como carrero

SE CONSTRUYE UNA PRESA

neles, uno de ellos con cerca de cuatro mil metros. Arranca la variante del kilómetro 488,830, inmediatamente después del último de los túneles que, pasado Nonaspe, se conocen con el sobrenombre de «Blancanieves —por ser el mayor— y los siete enanitos». En seguida se encuentra la nueva estación de Pobla de Masaluca-Fayón, y seguidamente se inicia el recorrido en túnel. A la salida del último se enlaza otra vez con la línea general, poco antes de Ribarroja.

La vía del trazado anterior ha sido, en gran parte, levantada. Antes de quedar inundada aún servirá de utilidad a los constructores de la presa como pista segura y de mejor trazado que la carretera entre Fayón y Ribarroja.

ALCALDE Y JEFE DE ESTACION

En la estación antigua de Fayón, solitaria y abandonada, ha crecido la hierba entre las vías; las puertas del edificio principal aparecen cerradas y en la fachada dos hendiduras muestran el lugar donde se encontraban la campana y el reloj. Pero la estación todavía no está deshabitada. El jefe, don Ramón Meseguer Anadón, sigue allí con su familia. El señor Meseguer, que es también alcalde de Fayón, no se resigna a abandonar el lugar donde ha transcurrido buena parte de su vida. Llegó aquí en 1942, con dieciocho años, y de aquí son su mujer y sus dos hijas.

LA NUEVA ESTACION

Don Félix Langarita Sancho, factor de circulación suplementario, aprobado para jefe de estación, fue quien inauguró la nueva estación de Masaluca-Fayón el 4 de febrero de 1964. El señor Langarita, activo y acogedor, explica en pocos minutos todas las características de la nueva estación. Pasan por allí de 34 a 36 circulaciones diarias; se despachan una media de 60 billetes, casi todos en dirección a Barcelona, y llegan unos 700 kilogramos diarios de mercancías de detalle. Las tres vías de la estación admiten composiciones de 70 vagones, y su puesto de enclavamiento eléctrico es uno de los más modernos, aunque, según opinión del señor Langarita, aún podría mejorarse su rendimiento de acuerdo con una serie de ideas que le ha sugerido a él la experiencia de su manejo.

Además del edificio principal, moderno, luminoso, con amplios ventanales y puertas de cristal, donde se encuentra la espaciosa vivienda del jefe, hay otros destinados al resto del personal.

FAYON

Algo más de mil habitantes, niños bulliciosos, pocos hombres jóvenes, viejos tomando el sol, algunos almendros, olivares y viñas, gallinas, una leve huerta agarrada a las márgenes del río. Son imágenes familiares de un pueblo



El pueblo de Fayón

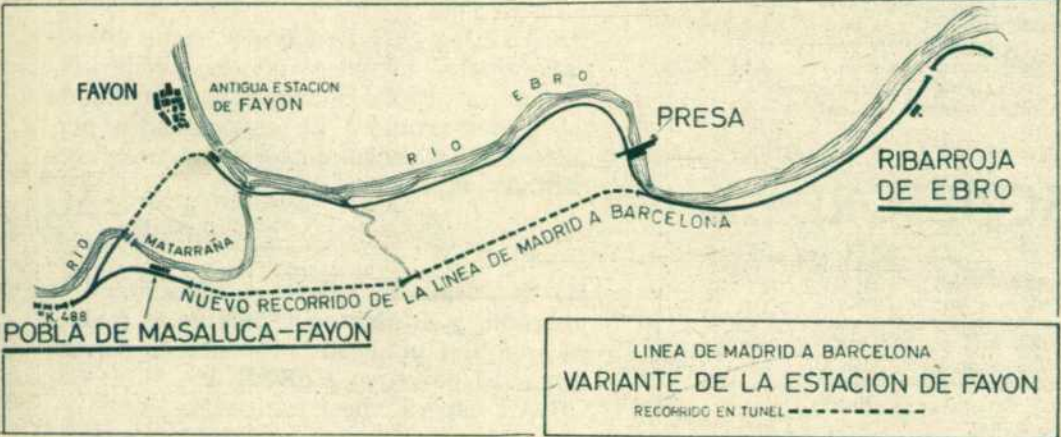
como tantos al que la actualidad individualiza fugazmente antes de desaparecer para siempre de la historia.

A principios de siglo, Fayón vivió un período de prosperidad creada por la explotación del lignito de aquella comarca. Las grandes barcas traían el carbón para embarcarlo en el ferrocarril. Corría el dinero, y a su sombra nacieron incluso varios cafés cantantes —el Royal, el Trovador—. Ahora, la mayoría de las minas de lignito han sido cerradas, los cafés son simples tabernas o fueron convertidos hace tiempo en fábricas de aceite, y en su larga y estrecha calle principal, estirada entre el Ebro y la montaña, sólo se advierte inactividad y abandono. En otro lugar podrían parecer naturales, pero aquí simbolizan los primeros síntomas del próximo final.

En el río, la vieja barca de peaje, amarrada al andarivel, va y viene de una a otra orilla, mientras las aguas siguen impasibles su camino.

FERNANDO F. SANZ

Gráfico: Gómez.



Don Félix Langarita Sancho, factor de Circulación



La familia del jefe de estación (Fotos: Delapeña.)