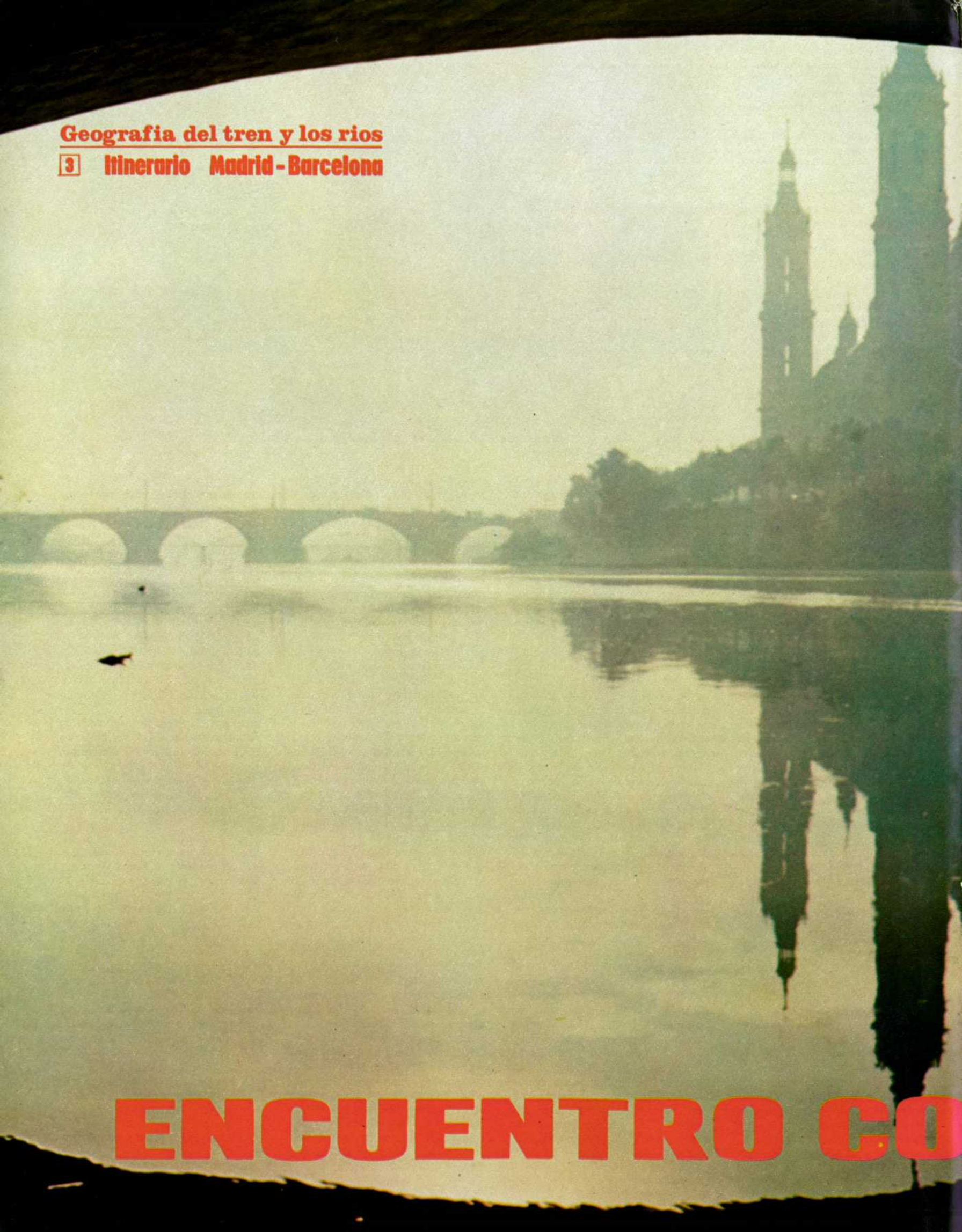
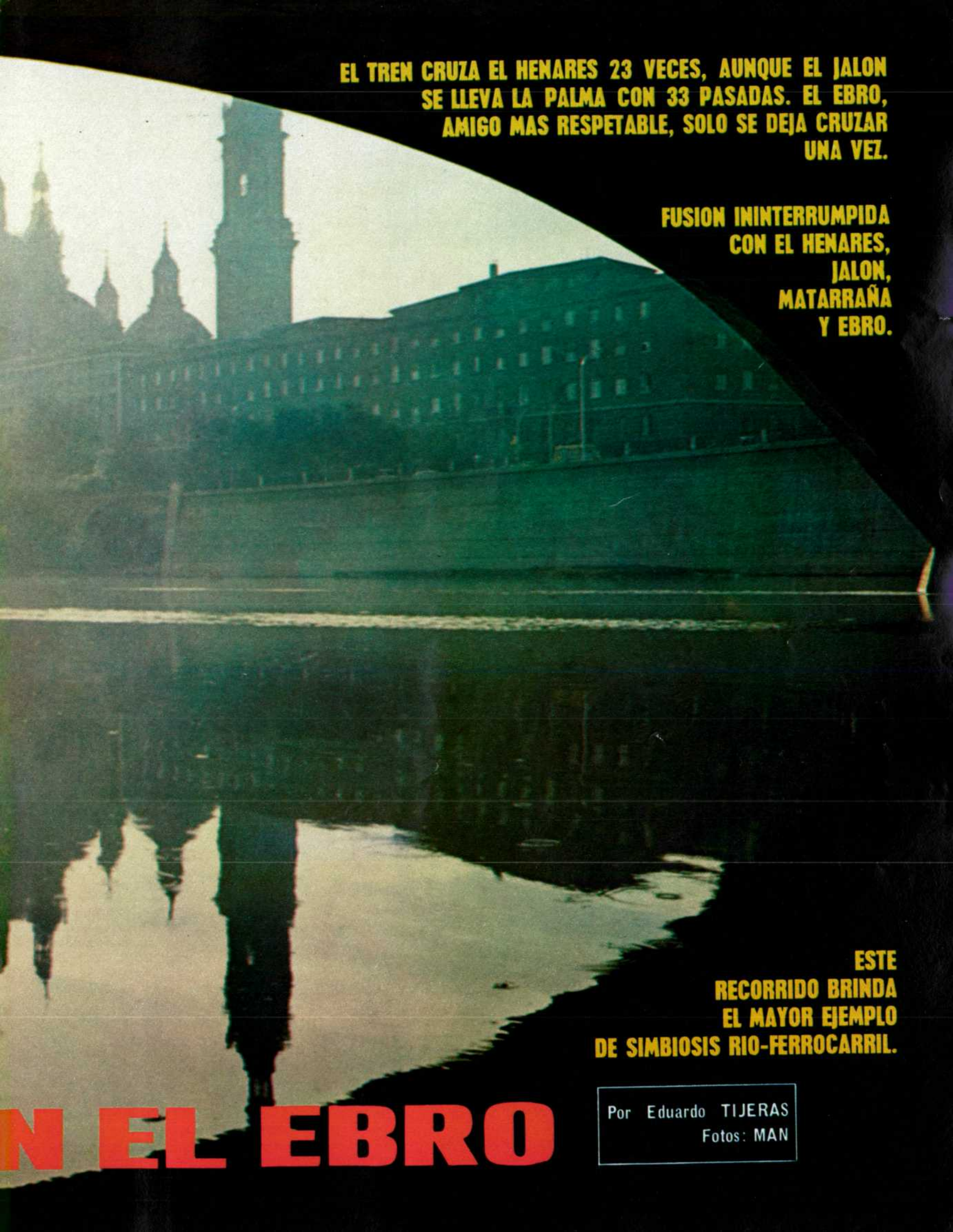


Geografía del tren y los ríos

3 Itinerario Madrid-Barcelona



ENCUENTRO CO



**EL TREN CRUZA EL HENARES 23 VECES, AUNQUE EL JALON
SE LLEVA LA PALMA CON 33 PASADAS. EL EBRO,
AMIGO MAS RESPETABLE, SOLO SE DEJA CRUZAR
UNA VEZ.**

**FUSION ININTERRUMPIDA
CON EL HENARES,
JALON,
MATARRAÑA
Y EBRO.**

**ESTE
RECORRIDO BRINDA
EL MAYOR EJEMPLO
DE SIMBIOSIS RIO-FERROCARRIL.**

N EL EBRO

Por Eduardo TIJERAS
Fotos: MAN

ENTRE ríos y arroyos, el itinerario de Madrid a Barcelona, 690 kilómetros, atraviesa más de cien corrientes de agua y, de entrada, parece un tanto estéril intentar graficarlas todas, por cuanto muchas, la mayoría, se repiten casi indefinidamente y otras carecen de suficiente entidad.

LAS LIMITACIONES DEL PUNTO DE VISTA

En esta serie de artículos es importante tener en cuenta el punto de vista, es decir, las limitaciones propias y voluntarias del observador que va en tren y no puede demorarse cómo y cuánto quisiera frente al atractivo mayor o menor de cada perspectiva creada por los ríos. Sin embargo, se trata de una irrevocable condición del viaje en tren que, en función de ciertas leyes psicológicas y estéticas, despierta con frecuencia la nostalgia o la repulsa de los sitios por los que se transita, ganas de quedarse para siempre junto a una chopera, un regato de agua y una vieja casa de piedra, o ganas de que el tren aumente la velocidad para perder pronto de vista esa sucia fábrica de cemento o el chorro de productos petroquímicos residuales que cae sobre la transparencia del agua. No hay ningún tipo de objetividad. Sólo la proyectada biografía del tipo que pasa y sus particulares mitos.

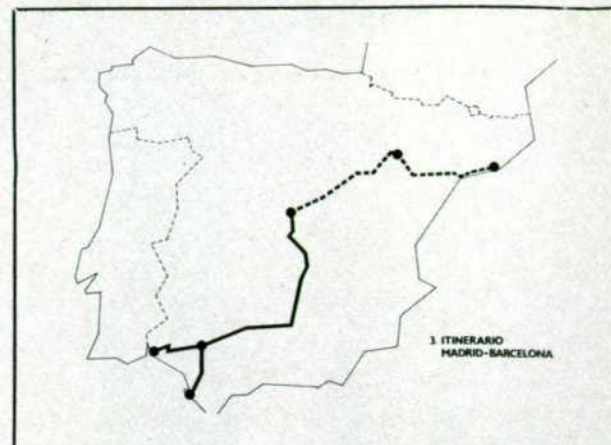
COMO DOS HILOS QUE SE TRENZAN

Con independencia de la pormenorización de cada corriente fluvial, el itinerario tiene su fisonomía propia y general, determinada en este momento por la perfecta y persistente simbiosis de los lentos ríos y la línea férrea, lo cual demuestra —sin excesiva agudeza— que el trazado ferroviario se ha valido en parte del lecho natural que las aguas erosivas han ido creando a través de los siglos y de una extensa región que se caracteriza por la aspereza de sus perfiles, integrados nada menos que por la Cordillera Ibérica, donde la depresión de los ríos —Jalón, Jiloca, Ebro y otros— han señalado la orientación lógica de los caminos del hombre.

En algunos casos, como ocurre con el Ebro, el río dejó márgenes con impresionantes farallones que luego los técnicos del ferrocarril tuvieron que perforar en línea paralela al ritmo de las aguas. Toda la línea discurre así, entre ríos que se repiten, con los que es fácil familiarizarse rápidamente, y numerosísimos túneles. La alternancia luz-de-río-oscuridad-de-túnel crea un espectro muy sugestivo.

ALTURAS SOBRE EL NIVEL DEL MAR

La máxima altura de la línea se da en el túnel de Horna, entre Alcuneza y Torralba, donde el carril tiene 1.118,70 metros de altura sobre el nivel del mar, y la mínima en Castelldefels, con sólo metro y medio. Entre el exagerado número de túneles —más de cien— hay que citar el muy conocido de la Argentera (cuatro kilómetros), el mayor de esta línea y uno de los más importantes de España, que



Henares.

se halla a la salida de Pradell y actúa de divisoria de los ríos Ebro y Francolí.

POR EL VALLE DEL HENARES Y LA ANTIGUA CALZADA ROMANA

Entre San Fernando y Torrejón de Ardoz, a poco de abandonar la estación madrileña de Chamartín y circular por nuevas dependencias ferroviarias (Hortaleza, O'Donnell), en pleno cinturón expansivo e industrial, con algún gigantesco jet cerniéndose a poca distancia sobre el tren —proximidad del aeropuerto de Barajas—, ya aparece el primer río. Se trata del *Jarama*, hijuelo del Tajo y progenitor del Henares.

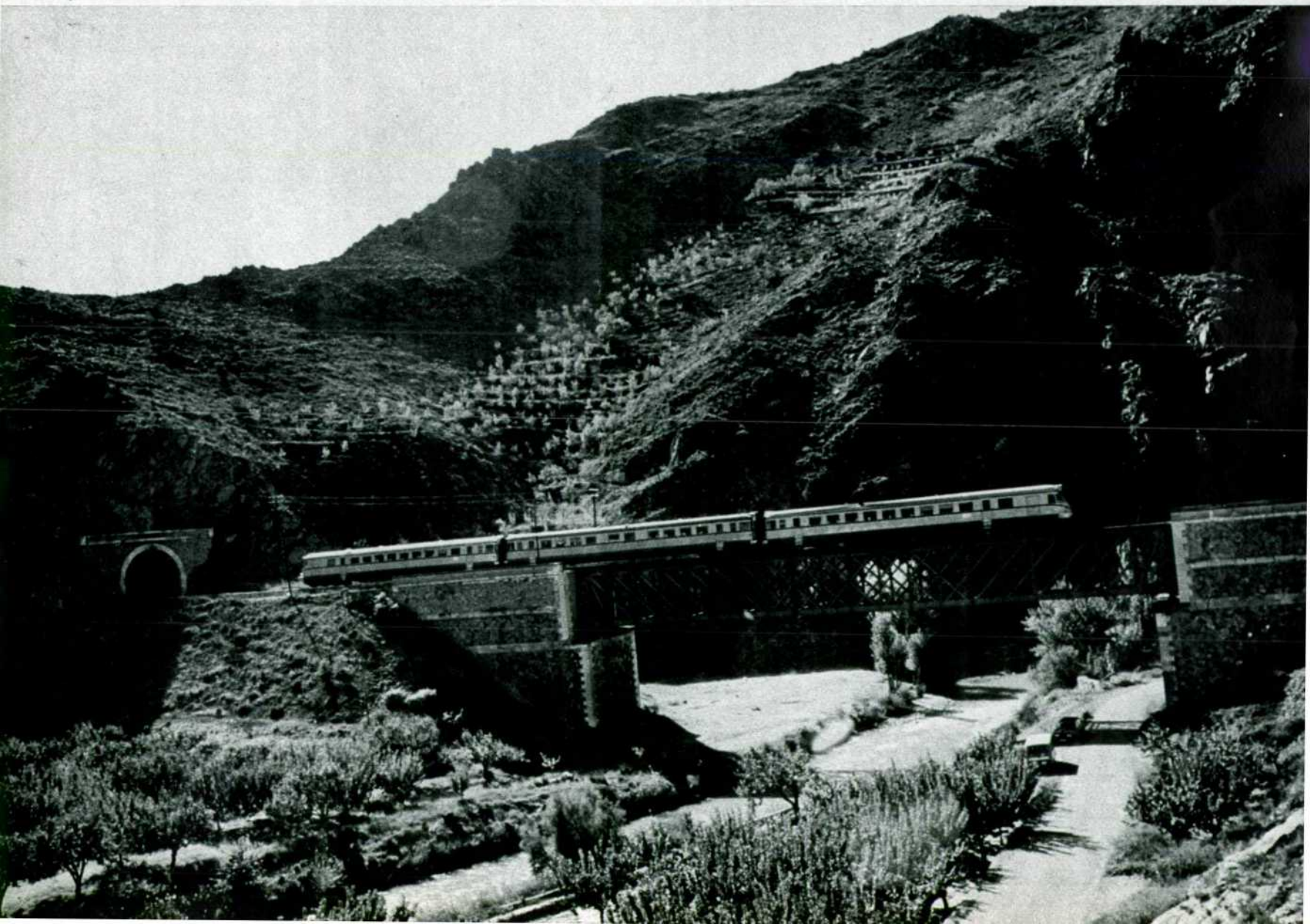
San Fernando de Henares, Alcalá de Henares... Sin embargo, no topamos con

el Henares hasta más tarde. Por ahora se limita a embellecer el contorno y a dar idea de su presencia con abundantes muestras de vegetación. Sólo acuden bajo las ruedas arroyuelos poco significados —*Pelayo, Ardoz, Torote, Camarroilla, de las Monjas, Vallejo, Dehesa, Benalake, Cabanillas, de las Dueñas, Ancharte, Majamar, Valmayor, Tajada, Hómina*—, hasta que, pasado Guadalajara, entre Yunque y San Antonio de Cerezo, por un paisaje de generosa vega —rastros quemados, nerviosos gorriones, olivos, enramadizos álamos de Guadalajara, viñedos defendidos por espantapájaros, el Henares por la derecha, un tren postal por la izquierda (luego veremos otros trenes puros de automóviles y contenedores)—, surge el río *Sorbes*, truchero por exce-



Primer cruce con el río Henares, cercanías de San Antonio de Cerezo. Imagen significativa de la «coreografía» particular tren-río.

▼ Por el estrecho valle del Jalón, la carretera, el río y el tren.



lencia, sin mucho caudal, entre granjas avícolas.

El Sorbes es tributario del *Henares*. Pese a su presencia continua y a que estamos corriendo precisamente por su depresión, es ahora, entre las estaciones de San Antonio de Cerezo y El Henares, cuando cruzamos este río, afluente del Jarama, 113 kilómetros de largo.

El valle del Henares es la primera vía de comunicación entre los valles del Tajo y Ebro, en un tiempo seguida por la calzada romana y hoy por la línea férrea. Comarca poblada de espliego y aliaga. Después pasamos por el Henares veintitrés veces, para abandonarlo poco antes de Torralba. Además, en el diálogo permanente del Henares y la vía del tren se intercalan otras corrientes de agua, tales como los ríos *Aliendre*, *Bornova*, *Salado* y diversos arroyos (*Prado Real*, *Camarera*, *Saz*, *Tallar*, *Carrascosa*, *Jirueque*, *Pardillos*, etc.).

EL VELO AMARILLO DE UNA CHOPERA

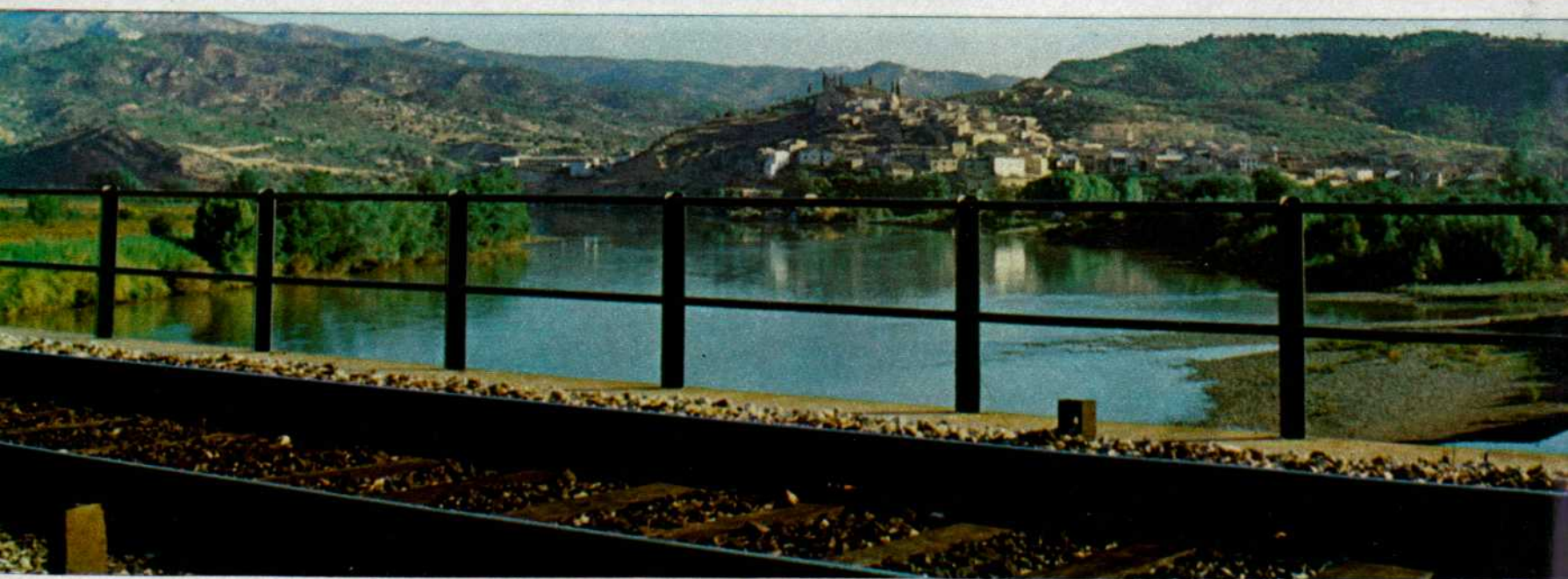
Entre Jadraque y Matillas, si se mira el turbio Henares a contraluz, es posible caer en el hechizo del fino halo dorado,

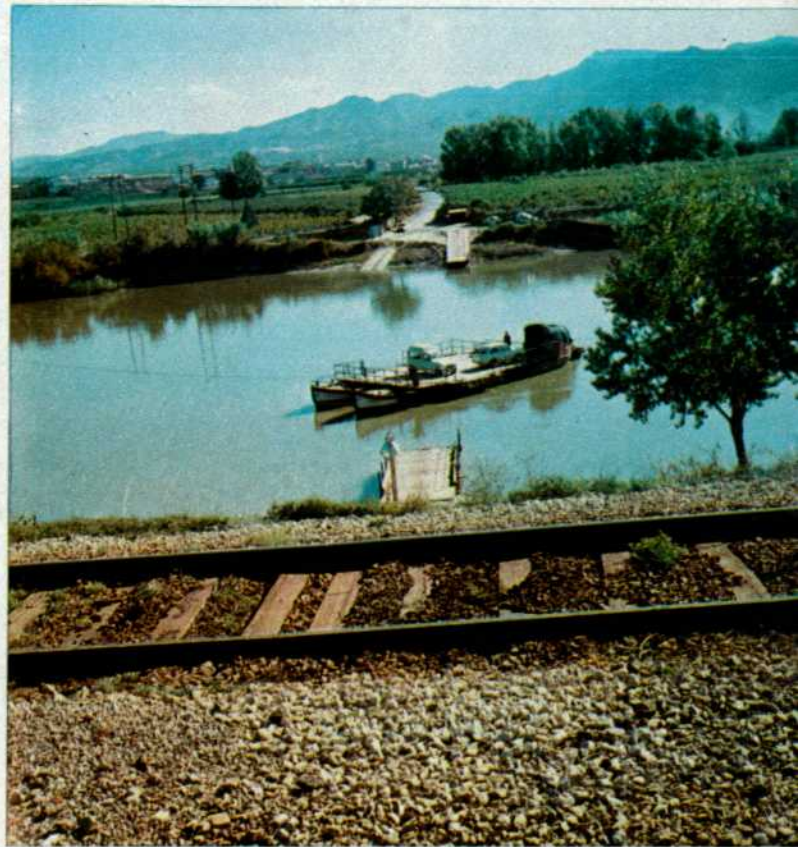


El Sorbe, cerca de su confluencia con el Henares.
Jalón (Calatayud-Embúid de la Ribera).



El Ebro entre Flix y Ribarroja. El pequeño automotor pone una nota pintoresca.





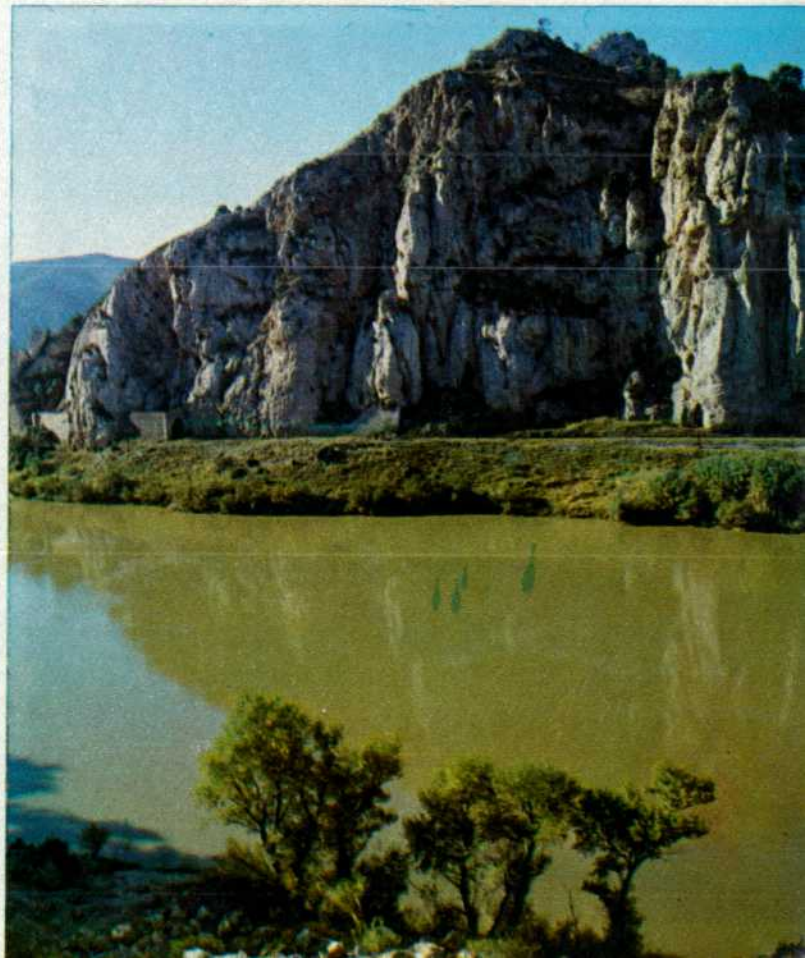
El curioso transbordador del Ebro.

vaporoso, otoñal, que fluye de los chopos ribereños, regularmente distribuidos.

Salpicada de ovejas, sierra baja, girasoles ya caducos, viejas techumbres de pueblos mínimos que se confunden con el color caldera de la tierra, toda esta zona del Henares, sus afluentes y arroyos, constituye una sucesión de riqueza arbórea y frutícola, donde de pronto puede aparecer la silueta guerrera y clerical de Si-



Los farallones del Ebro.



Primer cruce con el Ebro entre García y Mora la Nueva.



Río Llobregat (por Prat).

güenza, un arco romano o un castillo almohade. Sólo entre Baides y Sigüenza, estaciones separadas por unos dieciséis kilómetros, cruzamos el Henares diecisiete veces. Sale a río por kilómetro y, para completar la cuenta, a la salida de Baides está el *Salado*, seco, pero con categoría plástica.

EL JALÓN, RIO PARA MUCHO TIEMPO

Tras Medinaceli, primero insignificante y acerado, comienza el *Jalón* su larga

teoría sinuosa, que coincide treinta y tres veces con el ferrocarril y crea paisajes de singular aspereza serrana, en cuya vega a veces sólo queda el estricto espacio para la vía del tren, la carretera y el río. Montes rojos en forma de fortaleza piramidal. Es frecuente —y se repite el tema— salir de un túnel y encontrarse con el río escurriéndose entre las montañas, con pueblos ocres a caballo de las escarpaduras y... la oscuridad de otro túnel y la repetición del acusadamente sugestivo tema. El *Jalón* prolonga el valle del Henares. Después de Santa María de la Huerta brota la nueva emoción de los árboles «pla-

Francolí (por Tarragona).



teados», álamos del Jalón agitados por el viento, el cañaveral y los frutos —manzanas rubicundas—, en contraste con otras imágenes de pueblo duro y monte hostil.

«Al otro lado del río, entre el Jalón y el Guadalope —escribió Laín Entralgo—, esas anchas extensiones gredosas donde sólo el duro esparto y el humilde tomillo logran crecer. En espera del agua que por azar caiga del cielo o venga por industria desde los ríos altos, tierra desnuda, amarilla o rojiza gleba cuyas claves sentimentales son en todo momento la aspereza y el drama».

«Lo propio de esta comarca —prosigue Laín— es la combinación del sequedal y la vega; anchas extensiones llanas o quebradas en que diversamente se mezclan y suceden el puro yermo, el campo de mies, el olivar y el viñedo y, siguiendo el irregular trazado de los ríos menores, estrechas vegas donde maduran frutos exquisitos» (1).

Alhama de Aragón, una de las combinaciones más densas de todo el camino: pueblo, montaña, túnel, río, tren, en un fognazo totalizador, con las termas descubiertas por los árabes y su aire —en esta época— de balneario melancólico. Al contacto con la temperatura fría brota humo de las termas. Por Alhama sopla viento y parece un fenómeno típico de la región. En seguida se calma.

El *Jalón*, de extraordinaria y célebre capacidad erosiva, tiene 235 kilómetros de longitud, perfora montes, reptas, se adelgaza, crea ricas vegas de viveros y frutas, se tiñe con el color amarillo c siena de sus montes arcillosos y muere en el Ebro. Bubierca, Ateca, ruinas romanas y árabes, tierras por las que cabalgó un célebre mercenario: el Cid. Calatayud es, por decirlo así, la capital del *Jalón*, pero poco antes discurrimos sobre el *Jiloca*, que elige Calatayud para confluir con el primero. El último punto desde el que se avista el *Jalón* es pasado Grisén. Hemos seguido su infructuoso curso durante 150 kilómetros.

POR FIN, EL EBRO

Canal Imperial de Aragón. Atrás (Calatayud-Embíd) quedó el desolado río *Ribota*. Por Calatorao es posible divisar la impresionante masa del Moncayo y, antes de llegar a Zaragoza, hay que estar muy atento para que por la izquierda no se escape un azul meandro del *Ebro*, junto a las célebres torres del Pilar y la Seo. Primera aparición, ciertamente fugaz, del río que le confiere mayor entidad al recorrido. No caben preocupaciones: después el *Ebro* será fiel compañero, un tanto augusto y sobrio, y su persistencia será casi tan grande como la del *Jalón* y el Henares, aunque en cuanto a los cruces y confluencias totales, como río grande bastante menos manejable, se mostrará muy remiso, hasta el extremo de que saltaremos sobre sus aguas —en esta línea— una sola vez.

Entre Gelsa y Velilla aparece espléndido, con isleta al fondo y poco poblado. Después comprobaremos que su escasa población arbórea es una característica

(1) P. Laín Entralgo: *A qué llamamos España*. Espasa-Calpe, 1971.



El frío ya acecha a los pastores.

Un tipo popular,
entre el subdesarrollo
y las tradiciones
ambientales.

de esta parte del recorrido o, al menos, se comprueba que su precario desarrollo vegetal no corresponde a uno de los ríos más potentes del país, probablemente a causa de la configuración particular del terreno y de los cuantiosos aprovechamientos hidroeléctricos (ya se sabe: obras, máquinas devastadoras, cemento, vías de comunicación). El Ebro es uno de los ríos que cuenta con más presas de España. Saltos de agua y embalses, entre los que destacan Mequinenza y Ribarroja.

Entremezclados con el Ebro, pasamos por los ríos *Huerva*, *Aguas* y *Martín*. Antes de Chiprana se vislumbra el río *Regallo*. Después de Caspe, el Ebro da una gran vuelta. Se le ve pelado, grande, solitario y quizá pobre. Sus aguas cambian de color. La corriente es tenue, pero se advierte que fluye en la misma dirección nuestra. Todos corremos hacia el mar. Sierra baja con matojos ralos. También después de Caspe se cruza sobre el río *Guadalope*. Y a poco, tras Fabara y entre túneles, nos enredamos con el *Matarraña* (gran puente, obra de fábrica con dos arcos de 27 metros y seis de 26 metros de luz), otro «fatiga» de la ruña con



cinco confluencias, hasta Fayón, en que nuevamente es sustituido por el Ebro. Se ve a ratos, entre aberturas de túneles, sereno y luminoso. Importante presa de Ribarroja, con siete compuertas, y que en su momento inundó deliberadamente el pueblo de Fayón y parte de la vía férrea, por lo que hubo de ser construida una variante. Ahora, frente a la estacioncita de Fayón es cuando el Ebro se distiende más ancho y mejor, con sus buenos cien metros de orilla a orilla y el curioso transbordador (dos lanchas unidas por una plataforma común). Lleva encima un automóvil y un carro frutal con su correspondiente animal de tiro. Este transbordador pronto se convertirá en una pieza de museo naval, pues ya se alza a pocos metros el puente que ha de sustituirlo. Sorteando olivos, viñedos de uva tinta —tan raros—, formidables álamos plateados, industria petroquímica (por Flix) y los inevitables túneles, el Ebro sigue paralelo largo tiempo y, por fin —deseo gestado en profundidad—, discurrimos sobre sus aguas, entre García y Mora la Nueva, a través de un puente de cuatro arcos de 54,5 metros y dos arcos más de 16 metros de luz. Las casas terrosas de García se aprietan contra un montículo ribereño, tejas apagadas, entrañable humo de cocina aldeana.

Nacido en Fontibre (Santander), 928 kilómetros de curso, antiguo *Iberus* de los romanos, el Ebro ha sido siempre de gran importancia estratégica, puesta de manifiesto en la guerra de la Independencia, en las dos guerras civiles carlistas del siglo XIX y en la de 1936-39. Un viajero francés del siglo XI, Aimérico Picaud, encargado de hacer una guía para los peregrinos a Santiago, sentía una atroz desconfianza por las propiedades salutíferas de las aguas y creía estar rodeado de ríos venenosos. No obstante, con respecto al Ebro escribió: «Por *Grugno* (Logroño) corre agua ingente, Ebro por su nombre, que es sana y abunda en pescado» (2). Un poeta, ya contemporáneo, dijo: *Aquí, junto al río Ebro, / digo la verdad, / siento en piedra y aire mi/castellanidad* (Blas de Otero).

EL MAR

Después del Ebro y el embalse de Guimets —a modo de río—, más los ríos *Foix* (Segur de Calafell-Cubellas), *Franco-li* (a la entrada de Tarragona) y *Llobregat* (Prat-Barcelona-Sans), químicamente espumoso y de aguas negras, digna cloaca industrial, la línea férrea y el paisaje adquieren un extraordinario sabor marítimo —buques mercantes pegados al tren en el puerto de Tarragona, túneles sobre la luminosidad del Mediterráneo, playas desiertas, apartamentos y hoteles de párpados corridos, la poderosa Barcelona— que, a pesar de su profundo interés, cae fuera de nuestros propósitos. Pero nadie puede dejar de ver las bandadas de gaviotas, los *campings* abandonados, los pinos y las palmeras y la elegancia natural, por ejemplo, de Sitges, cuyo regusto a temporada estival perdida pone punto final al viaje. ■ E. T.

(2) *Viajes por España*. Selec. de García Mercader. Alianza Editorial, 1972.