

SALIR de Madrid en un electrotrén a las ocho de la mañana precisamente por la estación del Norte o de Príncipe Pío ya comporta un punto de tradicionalidad, por haber pasado a ocupar esta estación un segundo plano en el desenvolvimiento de la vida ferroviaria madrileña. Es la vieja estación por la que se ha bregado tantos años y por la que discurrieron las estentóreas masas de excursionistas a la sierra; en verano, en busca de un regato de agua donde arrimar la tienda de campaña, y en invierno, para esquiar por las laderas nevadas, deporte más burgués que las expansiones posibilitadas por el democrático verano. Se trata de un paisaje harto familiar, con el parque del Oeste, las construcciones universitarias, los merenderos en trance de desaparición, la Casa de Campo —el pulmón popular de Madrid— y, cómo no, el primer río de la larga ruta que nos espera, el consabido Manzanares, parece que esta vez menos podrido y con un poco más de agua que cuando se sale de Madrid por Atocha, discurriendo bajo el famoso puente de los Franceses.

IMPULSO FRANCES

Entre 1856 y 1864 se llevó a cabo la unión ferroviaria con Francia mediante la arteria Madrid-Hendaya, en una época en que la legislación sobre ferrocarriles respondía a las presiones del capital extranjero, preferentemente francés. Ingenieros, técnicos y ejecutivos franceses ocuparon los puestos importantes. El puente de los Franceses era el principio de la comunicación más directa con Francia. En 1876, el expreso tardaba diecinueve horas en hacer el recorrido hasta la frontera. Nosotros vamos a tardar siete horas y media, aunque por la vía moderna de Aranda se invierte sólo seis horas y cuarto.

LA SIERRA DE GUADARRAMA

Humos industriales escindidos por el sol naciente. El río típico de la sierra madrileña —entre extensos pinares, lajas roqueñas, venerables piedras en insólitos equilibrios y villas de recreo con las piscinas vacías y las ventanas cerradas—, es el Guadarrama, que se deja cruzar dos veces entre Torreldones y Villalba, y cuyo valle sigue el ferrocarril. Significa etimológicamente "río de la arena". Nace en la vertiente meridional de la sierra y vierte en el Tajo.

Los grandes expresos nocturnos arriban a Madrid. El sol asciende sobre las oscuras y sobrias líneas del monasterio escurialense. Las urracas alzan el vuelo pesado. Entre Santa María y Las Navas, el río truchero Cofio, afluente del Alberche, hijo de la sierra de Malagón, poco significado pero con un hermoso puente de siete tramos y quince metros de luz. Es frecuentado por los ferroviarios aficionados a la pesca. Poco después, en La Cañada, la línea alcanza su máxima altitud sobre el nivel del mar: 1.352 metros, que se reducirán a 4,09 en Pasajes. Se sucede la altiplanicie dura con árboles —encinas y enebros— petrificados por las escarchas violentas. Las sierras azulean al fondo en una atmósfera de polvo de tiza. El tren es el gran catalizador de las aves, que las espanta, al pitar, entre la jara y los chaparros de la paramera castellana. Ni gota de agua. Arroyos secos, Ulencio, Hondo. También hemos ignorado el río Zarzalón.

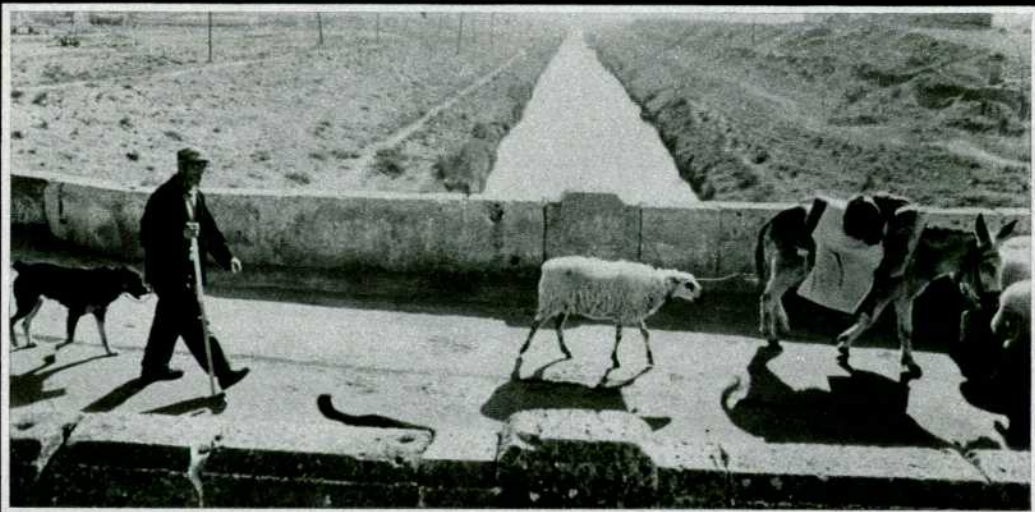
RIO DE AVILA

Entre Arévalo y Palacios de Goda fluye precariamente el Adaja, envuelto en una chopera

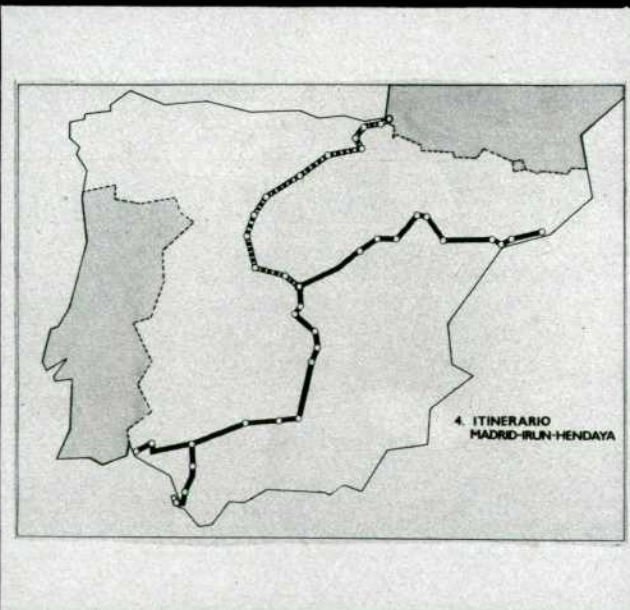
Entre los ríos más importantes que cruza este itinerario se cuentan el Duero, Pisuegra, Arlanzón, Ebro, Oria (once veces), Urumea y Bidasoa.

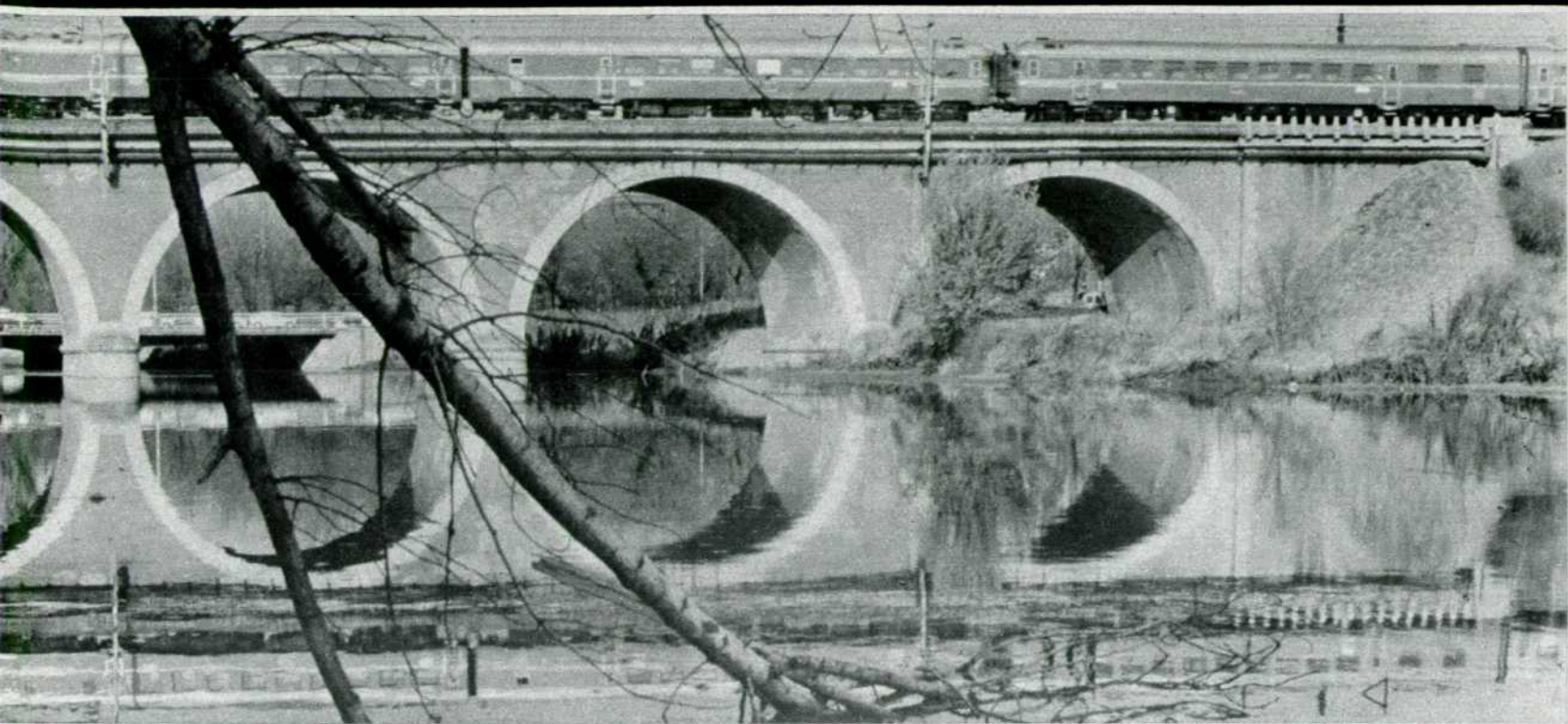


El Bidasoa —río barojiano por excelencia— delimita durante nueve kilómetros la frontera con Francia.



El canal de Castilla data del siglo XVIII.





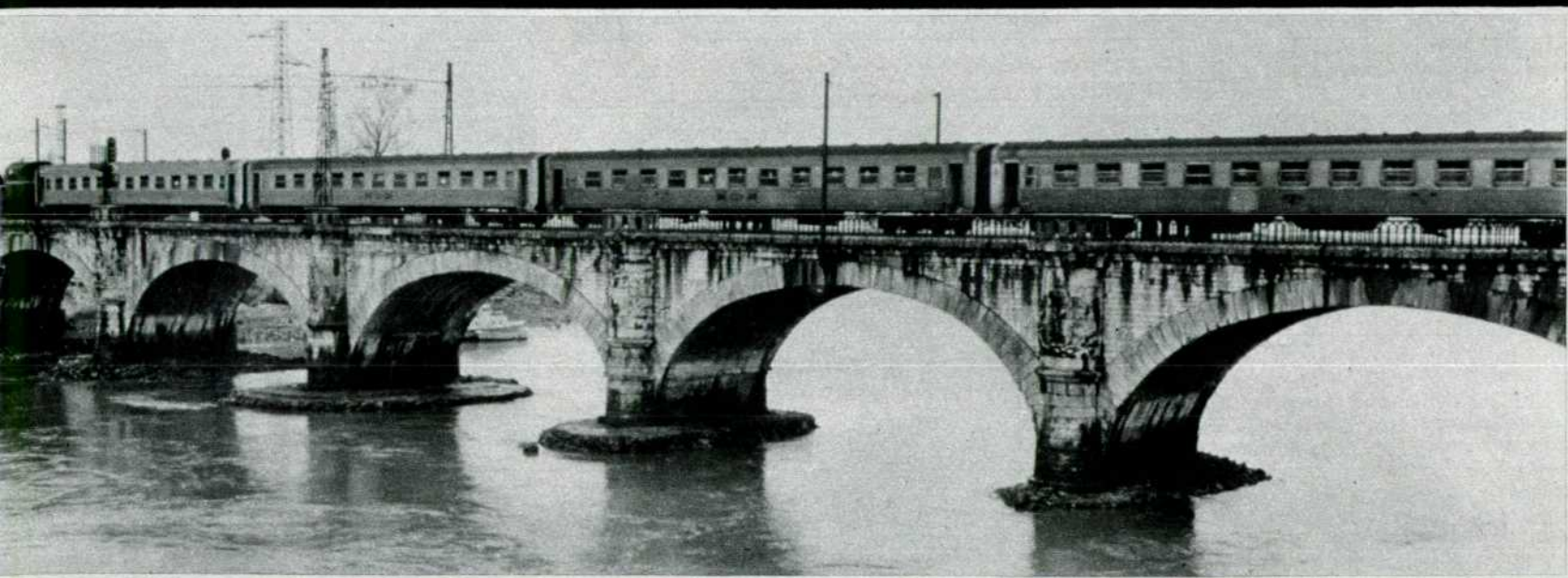
GEOGRAFIA DEL TREN Y LOS RIOS

DEL MANZANARES AL BIDASOA POR LA PARAMERA CASTELLANA

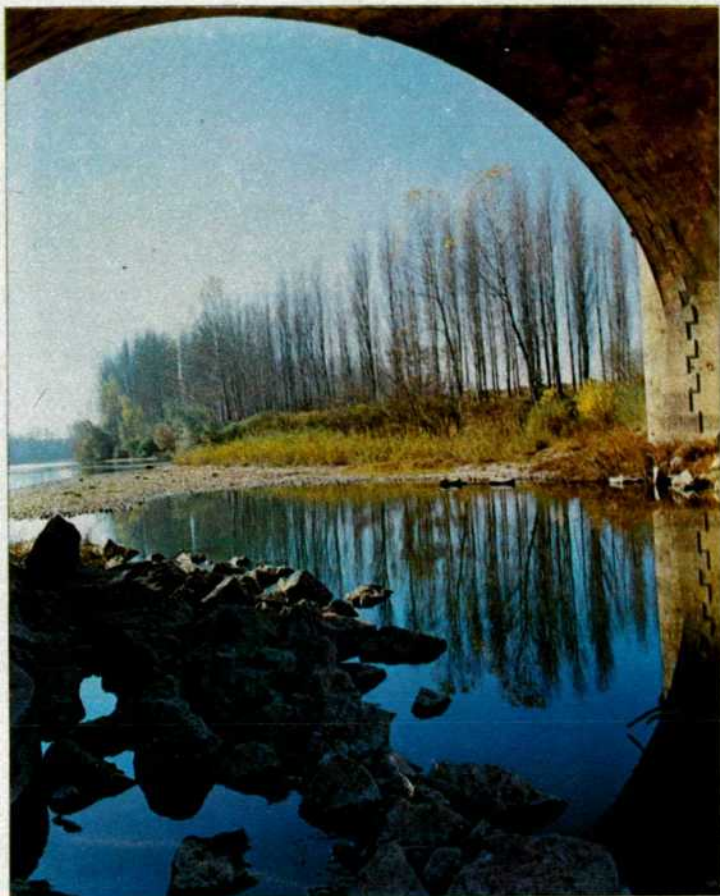
▲ La antigua comunicación más directa con Francia. El Manzanares a las puertas de Madrid, bajo el puente de los Franceses.

desnuda. Antes sirvió de foso natural a las célebres murallas de Avila. El Adaja, que volveremos a cruzar después de Valdestillas, desagua en el Duero, por la izquierda, casi frente a donde desemboca el Pisuerga. Entre Gómez-Narro y Medina del Campo, el Zapardiel, penoso, sin un árbol, discurre por un campo de rastrojos quemados. Sumados el impresionante castillo de la Mota y la grande y solitaria estación ferroviaria, ya es posible adquirir nociones de Medi▶

Texto: EDUARDO TIJERAS ★ Fotos: MAN



Bidasoa (durante nueve kilómetros forma la frontera de España y Francia).



La ascética finura de Castilla reflejada en el Pisuerga.



na como antiguo emporio feriante y actual ciudad con vestigios del Medioevo castellano, predilecta de doña Isabel la Católica.

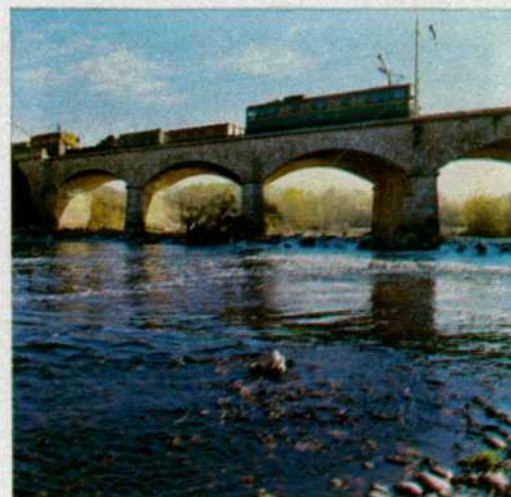
DUERO

El primer río importante con el que nos cruzamos es el Duero, nada menos, el mayor colector de aguas de la Península y con caudal comparable al del Ebro. El Duero influye en la casi totalidad de la submeseta septentrional. Esta es la razón por la que, entre los ríos peninsulares, corra a mayor altura media sobre el nivel del mar (unos 700 metros) y con escasa pendiente. Tiene 925 kilómetros de curso, divididos en tres fases claramente diferenciadas. La que observamos ahora, entre Viana y El Pinar, con puente asolerado de tres luces (un tramo metálico de 62,5 metros de luz y dos tramos de hormigón de 10 metros de luz), corresponde a la fase suave y majestuosa. Con sus pinares y chopos, y pese al escaso caudal, tiene mucho carácter el Duero por estos contornos, sentido pintoresquista. Los chopos del Duero —por Soria— nadie los ha cantado como Antonio Machado, que nació en el Guadalquivir y amó en los serrijones sorianos. Tendremos ocasiones de ocuparnos de este caudal submesetario y lusitano en otro momento.

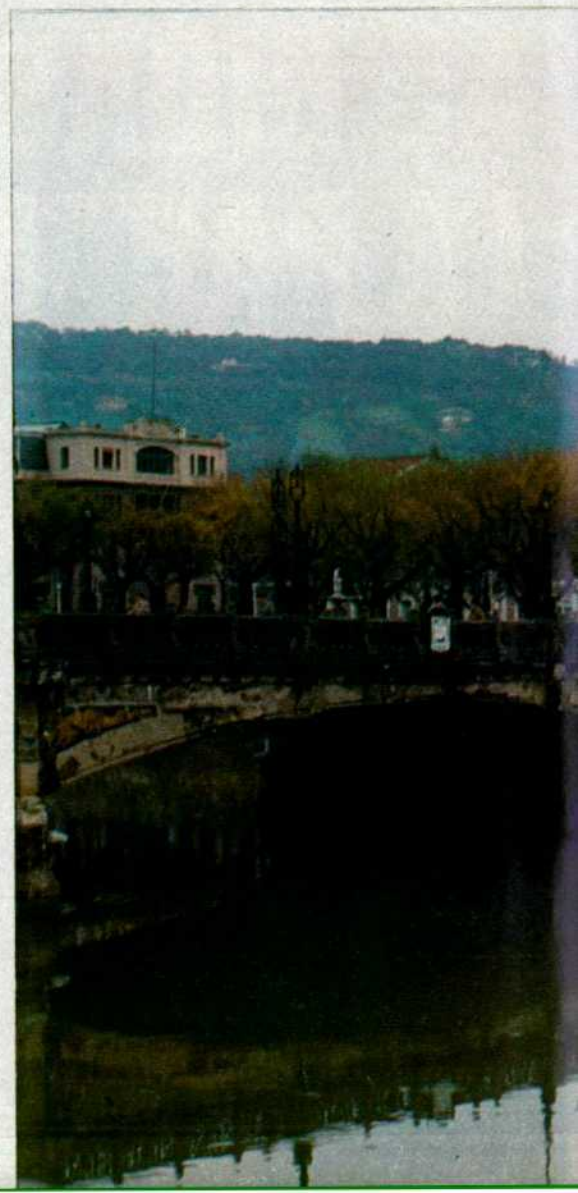
Uno de sus más caudalosos afluentes, el Pisuerga —antes hay que citar el Esgueva, de fisonomía industrial—, aparece entre las estaciones de Tres Hermanos y Cabezón. Nace a 2.000 metros de altura, en el pico de Valdecebollas, y es colector del Arlanzón y el Carrión. La llanura se suaviza bajo la niebla ligera y los reflejos pálidos del Pisuerga, los chopos afilados y suspirantes, algún vestigio románico y grupos macizos de pinares.

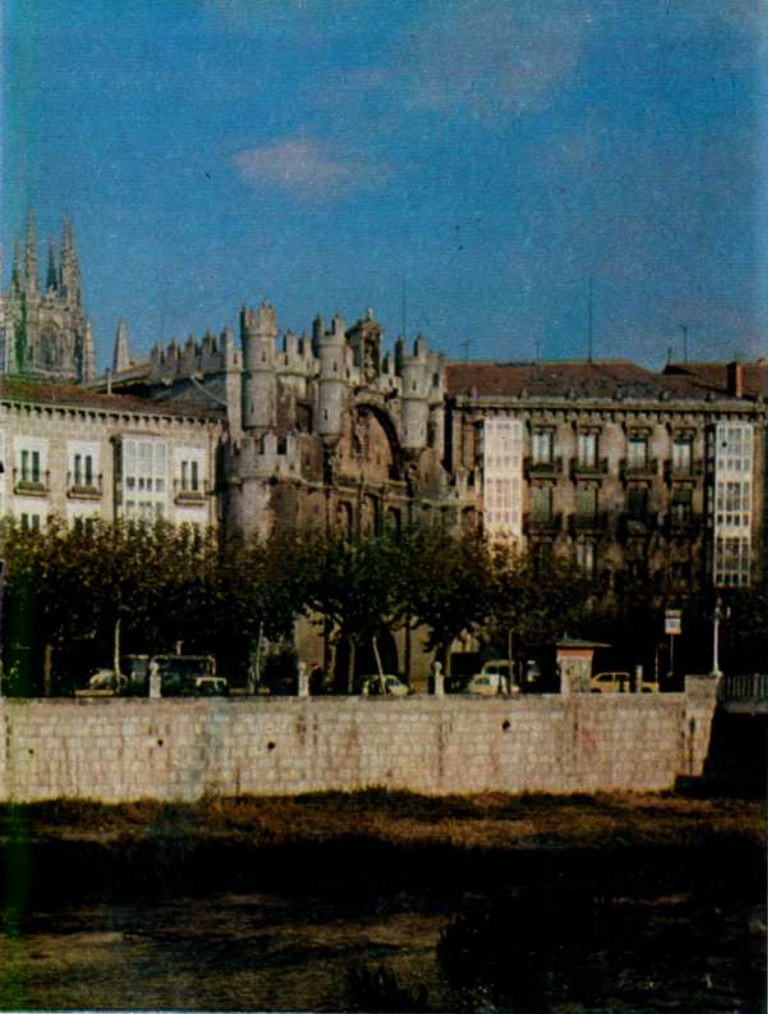


El Cofio: nunca se vio un puente tan grande para un río tan chico.



Arlanzón.





El sol matutino ilumina el Arlanzón, con Burgos al fondo.



Las casas viejas de Pancorbo.



DESFILADERO DE PANCORBO

En Alar arranca el importante canal de Castilla. Data del siglo XVIII y ha desempeñado un destacado papel histórico. En sus márgenes se encuentra el nudo ferroviario de Venta de Baños. Antes hemos discurrido por encima del Carrión (puente de fábrica de cinco luces), estrecho, barriento. Por Quintana del Puente surge el Arlanzón, rojizo, con mucho poblamiento vegetal. Después emergen en la fría mañana las agudas torres góticas de la catedral de Burgos. Siguen los riachuelos Cardeña, Vena y Oca, invisibles o de poco interés; pero es más sugestivo anotar en este momento que se prepara una mutación del paisaje por el terreno montañoso y de semilabranza, la rica tierra negra que los tractores dejan al descubierto y los densos nubarrones. Sucesión de túneles. Lo que se prepara es el desfiladero de Pancorbo, portillo abierto en el corazón de los montes Obarenes y que pone en comunicación la comarca de la Bureba con la cuenca de Miranda y la llanada de Alava. Camino histórico seguido por una calzada romana, por los peregrinos de Santiago y, actualmente, por la carretera y el ferrocarril. Llamen la atención las casas, viejisimas, de piedra con techumbre roja, y los picachos al fondo. Grandes túneles y viaductos, como el de las Termópilas (tres arcos de 15,50 metros de luz), a la entrada de la Cantera de Pancorbo.

EL EBRO "JOVEN"

Y antes de llegar a Miranda cruzamos otra gran corriente fluvial: el Ebro, con el que ya establecimos largo contacto en el anterior viaje. Por aquí discurre como un adolescente, por decirlo así, a pesar de su hermoso puente de fá-

◀ Río Urumea, bajo el puente de María Cristina (al fondo, oculta por la arboleda, la estación de ferrocarril de San Sebastián).



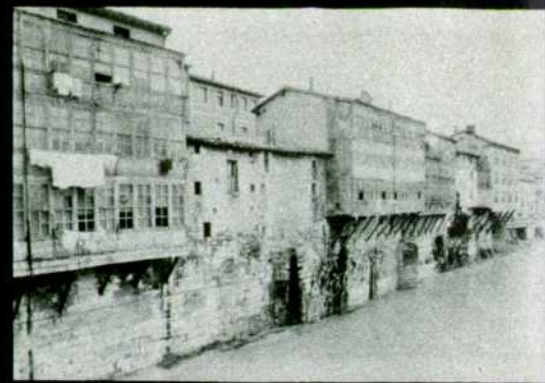
Panorámica verde y neblinosa del Oria.

brica (seis arcos de 15 metros de luz y dos pasos de labor). Miranda de Ebro es otro complejo ferroviario. Nos cruzamos con el "Iberia Expres" y hay trenes —según declara la megafonía— con destino a Algeciras, Salamanca, Bilbao y Logroño. Una señorita metida a cicerone, va diciendo a sus parientes: "... de las estaciones más importantes que tenemos en España: la de Madrid, esta y otra que no sé dónde está".

PAIS VASCO

Entre Miranda y Manzanos saltamos sobre los tres arcos (15 metros de luz) del río Bayas. 61 kilómetros de largo, afluente del Ebro. Antes de recogerse en su seno el río Bayas ha pasado

por un estrecho desfiladero cuyas paredes alcanzan la respetable altura de 300 metros. A partir de Manzanos transitamos por el Zadorra cuatro veces, otro afluente del Ebro. Los derrames occidentales de los montes de Vitoria obligan al Zadorra a encajarse fuertemente en una profunda garganta que también aprovechan la carretera y el ferrocarril. Cada cruce con el Zadorra reúne amplios componentes de belleza estética, aunque todo, sin exagerar y respetando la indiosincrasia de cada región, palidece cuando el viajero penetra en el País Vasco y se enfrenta con las últimas huellas de un otoño maduro y excepcionalmente lluvioso. Sea tópica o no la lluvia norteña, el sirimiri suave y cordial —triste o alegre, según temperamentos—, la ver-



Dos nuevas imágenes del Ebro por Miranda.

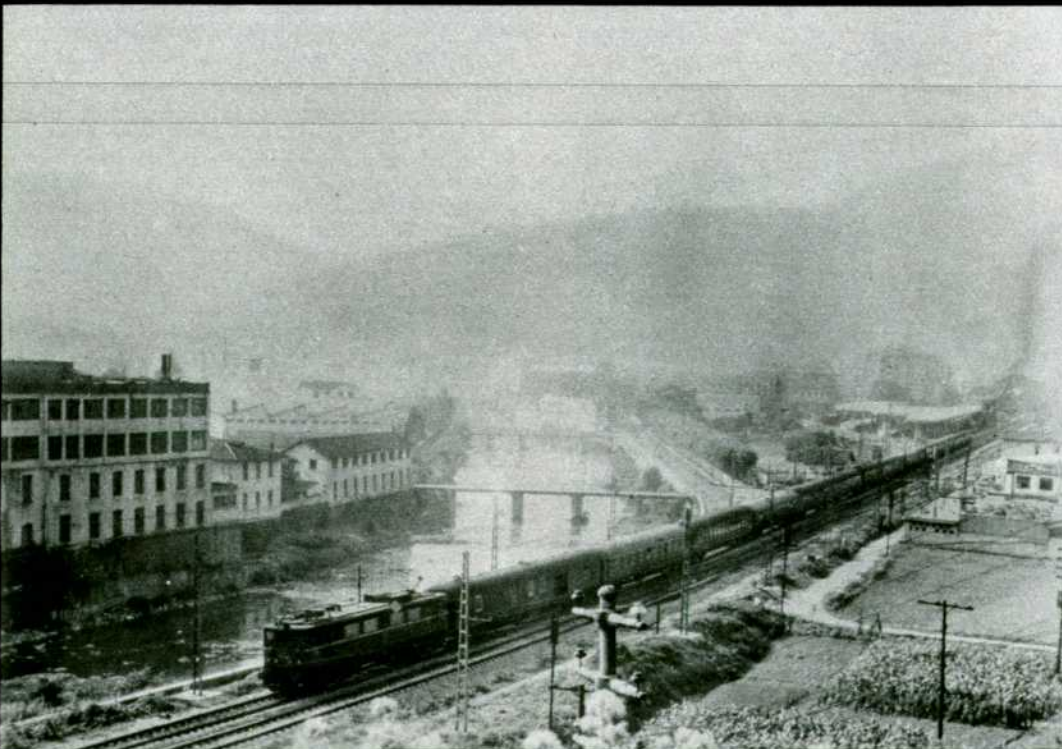


dad es que a partir de Vitoria las ventanillas del electrotrén, que corre demasiado, se emborronan con la llovizna, a veces fuerte, hasta convertir el paisaje en una sola mancha verde que no necesita para la fructificación agrícola ningún sistema de riego artificial.

La lluvia es un regalo dichoso para los montes, el ganado y la industria. Valles y laderas se cubren de una hierba tan intensamente virgen y jugosa que incluso puede provocar que en el estómago de algún viajero esteta y sentimental se verifique la famosa secreción a lo Pavlov. Los caseríos de piedra negruzca y rezumante, con balcón corrido de madera, están hechos para la lluvia, y su aspecto sombrío y arrugado adopta inmediatamente una fisonomía afectiva en la luz verde-grisácea llena de paraguas relucientes y humos de las chimeneas fabriles. Industrias metalúrgica, conservera, maderera. Laboratorios, minas y fundiciones. A veces, en la cerrazón del sirimiri y en la sinfonía del pastizal destacan los rojos carbunclos de las fundiciones.

Enorme población forestal de montaña. Aquí se dan con profusa generosidad hayedos, robles, manzanos, tilos, abedules, acebos, espinos, fresnos, arces, pinos, castaños, brezos, tojos, helechos... y cien especies más, que en las postrimerías del otoño adquieren toda la gama colorista e indescriptible, desde el amarillo al cobre y al rojizo quemado. En el auténtico laberinto de valles y montañas existe en Alava la peña de Aloña, formada por materiales de jaspe color ceniciento con vetas blancas. El 75 por ciento del País Vasco está cubierto de prados y pastizales. Los matorrales brotan de la misma piedra. No se ve tierra desnuda por ninguna parte.

Los ríos son cortos y caudalosos y lamen con su color de tierra removida las paredes de las viejas fábricas papeleras y mueven, con sus continuas presas pequeñas, las turbinas de las instalaciones hidroeléctricas. Se meten en la ciudad, se confunden con los puentes ferroviarios, las carreteras, los túneles, los paraguas, los reflejos del asfalto, los niños que salen del colegio. El ojo fotográfico se empobrece frente a esta esplendidez natural. El ojo humano distingue los velos de la niebla, de la lluvia y la dimensión de la humedad fragante. Pero luego, en la cámara fotográfica, todas las opciones de la distancia y los esfumados refinadísimos se empañan.



El industrioso Oria, que desemboca por Orio, tiene 55 kilómetros de largo.



El Oria, por Tolosa.



La vía del tren cruza once veces el Oria.

**La llovizna,
el río Oria,
la industria
y la
esplendorosa
vegetación
entre valles
y montañas
—renovado
asombro—
son los
principales
protagonistas
del País
Vasco.**

Volvamos a los ríos. Dijimos que eran cortos y caudalosos. También discurren en gran número. Los más importantes son el Oria, Urumea y Bidasoa. Desde Vitoria cruzamos el Arcaya, Cerio, Zamaduya, San Pelayo, Regalzubi, Madurachu, Mostrajón, Arrizaleta, Apategui, Urzabal, Echave, Insuchu, Elorza, Barande, Orobe, Alzania (tres veces) y, entre Legazpia y Zumárraga, dos veces el Urola. Tras Beasain se cruza por primera vez el Oria, que veremos once veces bajo los puentes del ferrocarril e infinidad de veces al lado, izquierdo o derecho. Nace el Oria en la zona montañosa al Sur de Guipúzcoa (macizo calizo de Aizgorri, 1.544 metros sobre el nivel del mar) y desemboca en el Cantábrico, por Orio. En Tolosa lo cruzan seis puentes. Su longitud es de 55 kilómetros. Uno de sus puentes más hermosos viene a continuación de Alegria de Oria (tres tramos de más de 30 metros de luz cada uno).

Poco antes de San Sebastián surge el Urumea, río serio y neblinoso, 50 kilómetros de largo. Desemboca entre la playa de Zurriola y el monte Urgull. Navarro de nacimiento, discurre al principio profundamente entre montañas cubiertas de vegetación de monte alto y pastos. Desde Hernani hasta su desagüe cantábrico se desliza suavemente a través de una vega no extensa, pero de las más pintorescas de Guipúzcoa, que forma el valle de Loyola y atraviesa, por último, delante de la estación ferroviaria, la nunca bien ponderada ciudad de San Sebastián, con su barroco a medio camino entre la cursilería y el refinamiento, un barroquismo de pronto áspero cuando llueve y las olas del mar penetran en el Urumea y los tamarindos, sin hojas, entrecruzan sus ramas empapadas de agua.

BIDASOA, ULTIMO RIO Y FRONTERA

Por fin, entre Irún y Hendaya, tras el excepcional encanto portuario de Pasajes, constituyendo durante nueve kilómetros la frontera franco-española, pasan las aguas turbias del Bidasoa, cruzadas por tres puentes juntos: el de la carretera, el del popular ferrocarril de vía estrecha internacional "Topo" y el de RENFE, heráldico y señorial, por el que circularon en octubre —ambos sentidos— 130.265 viajeros.

El Bidasoa desemboca entre Hendaya y Fuenterrabía, tras 61 kilómetros de curso. Tuvo importancia comercial lanera en el siglo XVI. Aguas abajo del puente internacional de Behobia se encuentra la histórica isla de los Faisanes. Pasa por Vera, donde vivió Pío Baroja en un caserón típico de origen nobiliario que ya hoy tiene interés museable.

Baroja es el cantor inimitable del País Vasco, desde la llovizna, los caseríos, la semántica y la cultura caracterial hasta el reflejo de las notas agrias y sentimentales que brotan de un modesto acordeón estirado en la cubierta de un patache y las campanas del Angelus. Baroja también ha dedicado frases a los ríos de España. La que sigue es digna de culminar nuestro mareado viaje: "Son los nuestro ríos gruñones y malhumorados; tienen presas, remolinos, piedras, cañaverales; pasan de famélicos y esquivos a estar hinchados y a amenazar con la inundación".

Dentro de poco resonarán en estos ámbitos las canciones vascas navideñas que tanto enternecían de niño al que luego se convertiría en el escéptico Pío Baroja: "Ay, au agunen/zoragariya/Au alegriya/pechuan/Jartzac guerrico/josi berriya,/chapel garbiya/buruan/capoy parea/escuan/onlaco gaba/santuan" (1). ■ E. T.

(1) "¡Ay, qué día tan enloquecedor! ¡Qué alegría en el pecho! Pon el cinturón recientemente cosido, el sombrero nuevo en la cabeza, dos pares de capones en la mano para una noche tan santa".