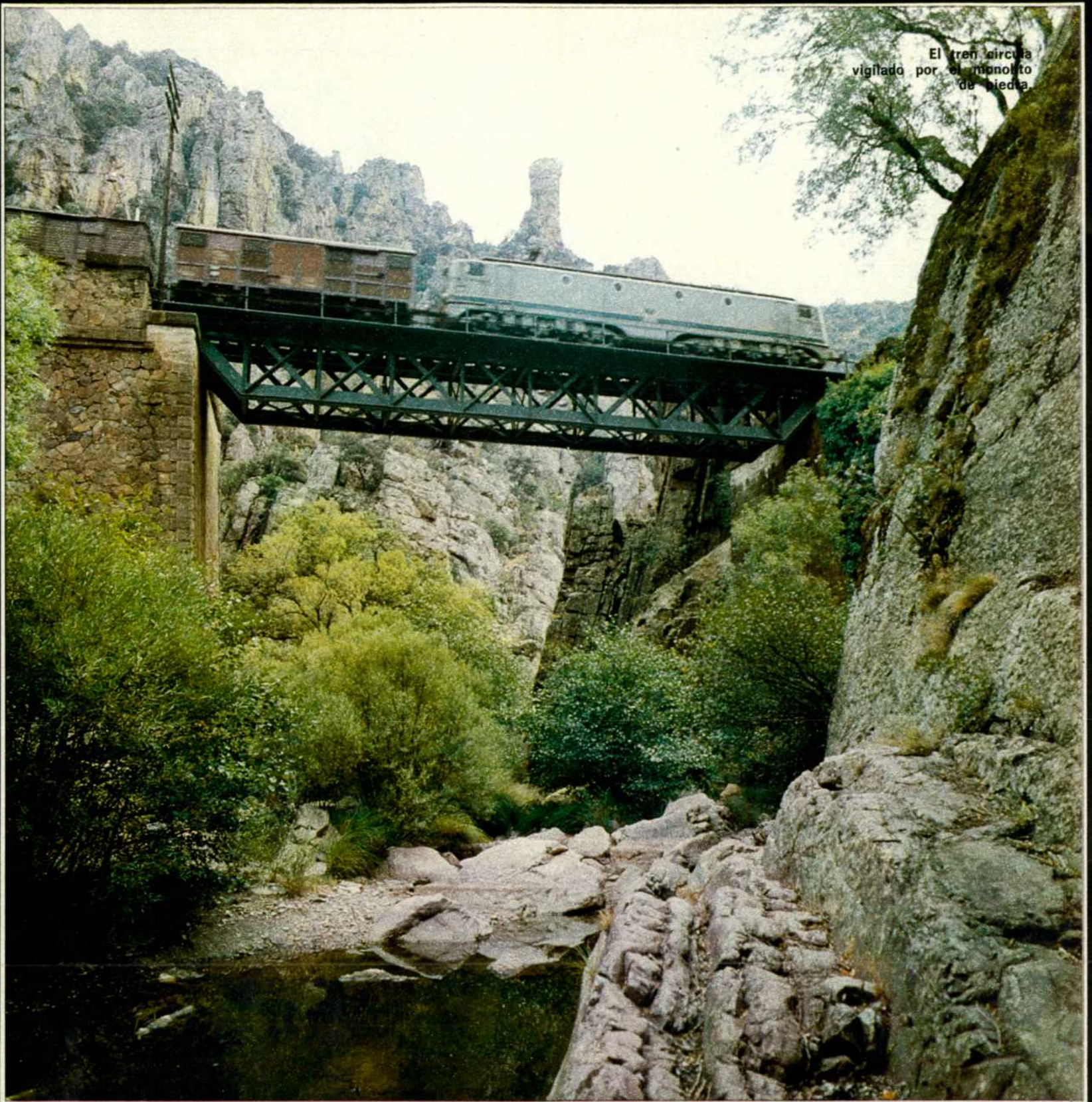


El tren circula
vigilado por el monolito
de piedra



**FERROVIARIOS
DE MONTAÑA**

DESPEÑAPERROS

Se sabe, ya casi a nivel popular, que España, por sus características orográficas, es el segundo país de Europa en altitudes medias (va después de Suiza) y en accidentes montañosos. Esto le da una fisonomía particular, por su aspereza

y variedad, que lógicamente ha dificultado siempre el tendido de sus vías de comunicación y generado esfuerzos superiores a los de otras naciones, más lisas



El exótico paraje de los Organos.

- Paso abierto en Sierra Morena que comunica la meseta castellana con Andalucía.
- El tendido férreo — hoy electrificado en vía única — fue inaugurado en 1866. Las estaciones de entrada y salida al desfiladero son Venta de Cárdenas (Ciudad Real) y Santa Elena (Jaén).
- «A dos leguas de este lugar entramos en el desfiladero de Despeñaperros, que aun en tiempos normales tiene muy mala fama por los robos que continuamente se perpetran en sus escondrijos y que en la época de que voy hablando era, según decían, un hormiguero de bandidos» (George Borrow, mediados del siglo XIX).

y racionales. De modo que España, a poco que se la conozca, es un conjunto de manchones mesetarios y llanos dispersos unidos por una fantástica configuración de cadenas montañosas, quebradas, rampas, montuosidades, donde el ferrocarril ha derrochado energía perforando macizos, tendiendo puentes, construyendo trincheras, eliminando curvas y, como una buena ama de casa, alisando, como si dijéramos, el mantel del transporte férreo, ya que las carreteras, por su flexibilidad curvilínea, presentan opciones más sencillas. Las líneas férreas españolas salvan, por tanto, grandes puertos de montaña, a cuyas características técnicas, bellezas paisajísticas e impresionabilidad le vamos a echar un discreto vistazo.

DESPEÑAPERROS SIEMPRE ES UN SUCESO

Despeñaperros. Cuando el tren desciende de la meseta castellana hacia la fértil comarca del valle bético, justo en el límite manchego y andaluz, atraviesa Sierra Morena por el secular paso o desfiladero de Despeñaperros, entre las estaciones de Venta de Cárdenas y Las Correderas-Santa Elena.



En el apunte de Mendoza, si bien no caben buscar correspondencias fotográficas ni expresión absoluta de la realidad, se aprecia con amenidad el trazado de las vías de comunicación por el desfiladero de Despeñaperros.

La vía férrea, única, electrificada en la actualidad (desde el año 1957), fue inaugurada en 1866 y corre por el fondo del desfiladero, en casi absoluta concordancia con el trazado geológico, donde, no obstante, se suceden los túneles, puentes y parapetos. La curva más cerrada es de 300 metros en Santa Elena. Atravesar Despeñaperros siempre es un suceso. El viajero, distraído, mira de pronto hacia los inmensos picachos y algo solemne se aposenta en su alma, una sensación que, cuando menos, trata de vincularse a la majestad del paisaje, captarla, y dejar en el aire la posibilidad de volver y «estarse» allí un poco. Eso es lo que hemos hecho.

Dice Alfonso Grosso que «los maquinistas de los grandes expresos pulsán los silbatos de sus locomotoras al atravesar la raya fronteriza». Se ha convertido en lugar común de la literatura destacar la transformación de la llanura recia y adusta castellana en el verdor de la campiña andaluza del Guadalquivir, cuando lo cierto es que la «raya fronteriza» se encuentra enciavada en una unidad paisajística que no es ni «castellana» ni «andaluza», sino simplemente la Sierra Morena, la sombría Sierra Morena, que con razón hace hablar a los cronistas de la

«morenez» de la sierra, y en cualquier caso los caracteres regionales se interfieren, se condicionan mutuamente, de manera que lo castellano penetra incluso hasta la austeridad, por ejemplo, de Ubeda y Baeza, y lo andaluz pervive en muchas localidades manchegas, como Valdepeñas o Manzanares.

EL «PUERTO DE LOS PERROS» SE VIENE UTILIZANDO DESDE TIEMPOS PREHISTÓRICOS

El paso de Despeñaperros ha sido utilizado desde la más remota antigüedad. Se ha establecido que en tiempos prehistóricos existió un camino que bordeaba la garganta por la margen derecha para ascender a lo alto de las crestas, atravesándolas por el collado de la Niebla. Otro camino más largo pero más transitable bordeó la margen izquierda, el del collado de los Jardines, que por Aldequemada iba a Santa Cruz de Mudela. Su valor prehistórico queda testimoniado por ciertas cuevas rupestres y los restos de un santuario ibérico. Al camino ibérico lo siguió la calzada romana. En la Edad Media el camino volvió a discurrir por la ladera derecha. En el siglo XVIII este ca-

mino se convirtió en la carretera general de Madrid a Córdoba y Cádiz. Todavía es posible hallar restos de los grandes paradores que atendían el servicio de las diligencias. La vía de tren casi acabó con el tránsito carretero, que sólo resurge a partir de la motorización. El aroma del viaje antiguo subsiste en las páginas de José Blanco White, referidas a 1807: «El viaje se suele hacer en pesados carruajes tirados por seis mulas y dura de diez a doce días (Sevilla-Madrid). El mayoral forma una partida de cuatro personas, y él mismo fija el día y hora de la salida, dispone la longitud de las etapas, señala la hora de levantarse por la mañana e incluso cuida de que los viajeros oigan Misa los domingos y fiestas de guardar».

BATALLAS Y REFORMA AGRARIA

Cerca de Despeñaperros, como prueba de su enorme valor estratégico, se libraron dos de las más importantes batallas de nuestra historia: las de Las Navas y Bailén. En el núcleo central de Sierra Morena, con La Carolina como centro, se organizó el plan de colonización estatal concebido por Aranda y Olavide. El proyecto principal, llevado a



cabo en 1767, coincidiendo con el alza demográfica española, consistió en poblar lugares desérticos del eje Madrid-Cádiz con colonos alemanes. Se considera el primer intento de reforma agraria de la época moderna, inspirada por la nueva mentalidad racionalista e ilustrada, que si bien fracasó por su profusa carga teórica al no significar un verdadero cambio de las estructuras, sentó las bases de la futura desamortización (siglo XIX) y, sobre todo, estaba inspirada en la conciencia aguda del desastre por el que atravesaba el campo español.

GUARIDA DE LADRONES

Por antonomasia, Despeñaperros siempre ha tenido fama de ser una cueva de bandidos. George Borrow, pintoresco inglés vendedor por las rutas españolas del Nuevo Testamento, dejó constancia de este temor, allá por los años de 1836 a 1840: «Entramos en el desfiladero de Despeñaperros, que aún en tiempos normales tiene muy mala fama por los robos que continuamente se perpetran en sus escondrijos, y que en la época de que voy hablando era, según decían, un hormiguero de bandidos. Creíamos, pues, que nos robarían, o que quizá nos dejaran desnudos en el monte, o nos maltratarían de cualquier otro modo; pero la Providencia intervino en favor nuestro. Al parecer, el día antes de nuestra llegada se había cometido una espantosa muerte y robado hasta cuarenta mil reales». Lo cierto es que nadie molestó a Borrow y tampoco vio gente, «aunque a ratos llegaban hasta nosotros voces y silbidos».

LA DESCRIPCION DE GAUTIER. EL PARAJE LLAMADO LOS ORGANOS PARECE UNA FANTASTICA CATEDRAL GOTICA

Sin duda una de las mejores descripciones del puerto de los Perros se debe a Teófilo Gautier: «No es posible imaginarse nada más pintoresco ni más grandioso que esta puerta de Andalucía». Dice Gautier que la garganta está tallada en inmensas rocas de «mármol rojo». Los bloques —especie de descortezamiento terrestre donde se puede estudiar la anatomía del globo— alcanzan unas proporciones que reducen al estado microscópico «los mayores granitos egipcios». Gautier alude a las encinas verdes que se enraizan en los intersticios y a los alcornoques gigantes, «que no parecen mayores que un manojo de hierbas en una muralla corriente». Y sigue el viajero francés: «Conforme se va ganando el fondo de la garganta, la vegetación de este lugar se espesa hasta formar una maraña impenetrable, a través de la cual se ve, de tiempo en tiempo, relucir el agua diamantina del torrente». Oh, felices y puros tiempos, el agua diamantina del torrente, que en esta etapa septembrina, a las puertas del otoño, ha dejado sólo unas cuantas pozas donde, sin embargo, brillan los pececillos entre las zarzamas profusas.

En el lugar denominado los Organos, el más agreste y original, los bancos de



La vía férrea discurre por el fondo del desfiladero.

cuarcita caen verticales, pigmentados de amarillo, y semejan una inenarrable y caprichosa catedral gótica que resuena con el paso de los trenes por el fondo del desfiladero. Los picachos y la vía férrea es precisamente el espectáculo que contemplan los numerosos viajeros de la carretera. Los grandes autocares aparcan junto al Mirador, junto al Salto del Fraile, y los turistas, todavía con el color atezado de las playas del Sur, graban en sus máquinas el casi místico equilibrio de las agudas cuarcitas alzándose en el cielo de la sierra, hoy nublado y ventoso. Aquí no es posible librarse del ruido de los pesados camiones que suben resollando el puerto. En la otra banda, desde una cantera abandonada de la RENFE, es posible sentirse inmerso en la Naturaleza, oír lejanamente un tren mercante que se aproxima, el graznido de los grajos que tienen sus nidos en las pétreas paredes, y oler los pinos, el lentisco, la jara. La repoblación forestal ha ejercido aquí su magnífica función. A los pinos y encinas se suman los cedros y los eucaliptos. El paso de un tren en este panorama, visto por fuera, causa recordable impresión. Perdida la familiar confortabilidad de su interior, el tren aparece como un pionero abriendo camino bajo las resonantes montañas, mientras las «grajicas» (en la acepción popular) y las cornejas dan la espantada y el olor a lluvia y resina avanza como una cortina invisible.

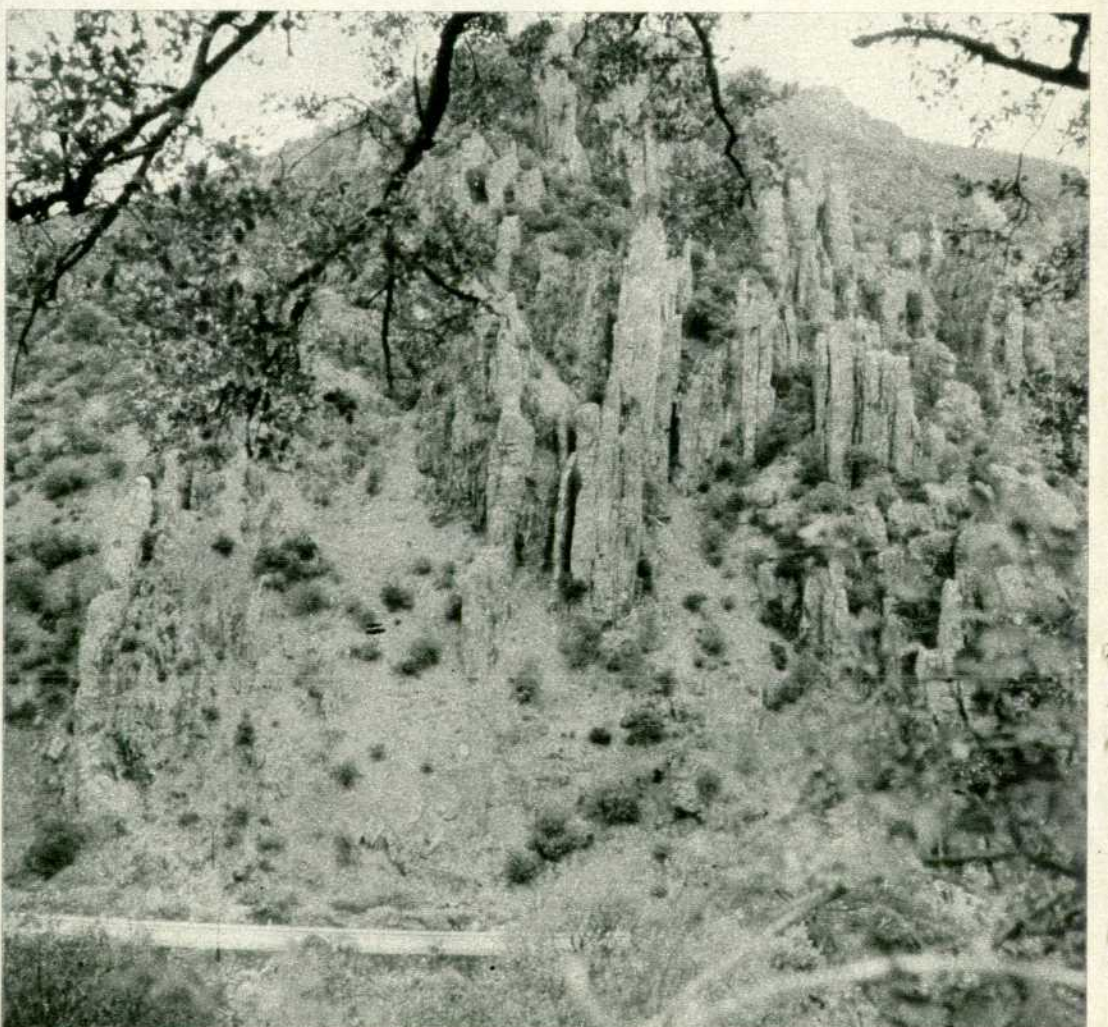
FERROVIARIOS DE LA SIERRA

No puede faltar un recuerdo para los empleados de estos enclaves solitarios. Ferroviarios de Santa Elena, de Las Correderas, de Venta de Cárdenas... Estaciones apenas con paradas, pero con mucho tráfico. Ferroviarios que viven en una permanente soledad responsable, atentos a las señales, al teléfono y al tableteo de los trenes. En Santa Elena, por ejemplo, que todavía conserva la tradicional luz de quinqué de petróleo y tiene unas sesenta circulaciones, trabaja un turno de cuatro agentes. El pan caliente se lo traen por las mañanas en un mercaderías. El pueblo está a seis kilómetros de la estación, por una inhospitalaria carretera llena de curvas. Son ferroviarios aguerridos, a la vieja usanza, de los que en un momento dado dicen: «Mire usted, para trabajar aquí hay que tener agallas».

ATENCION FUTURA AL TRAMO DE DESPEÑAPERROS

Entre los objetivos más significados previstos en el Plan Estratégico para el período 1976-89 se cuenta incrementar progresivamente la utilización de los medios de transporte ferroviarios hasta un 50 por 100, con un aumento de la capacidad de la infraestructura de sólo el 15 por 100. Ello se conseguirá mediante el tratamiento específico de tramos y terminales congestionadas. Despeñaperros es uno de esos tramos.

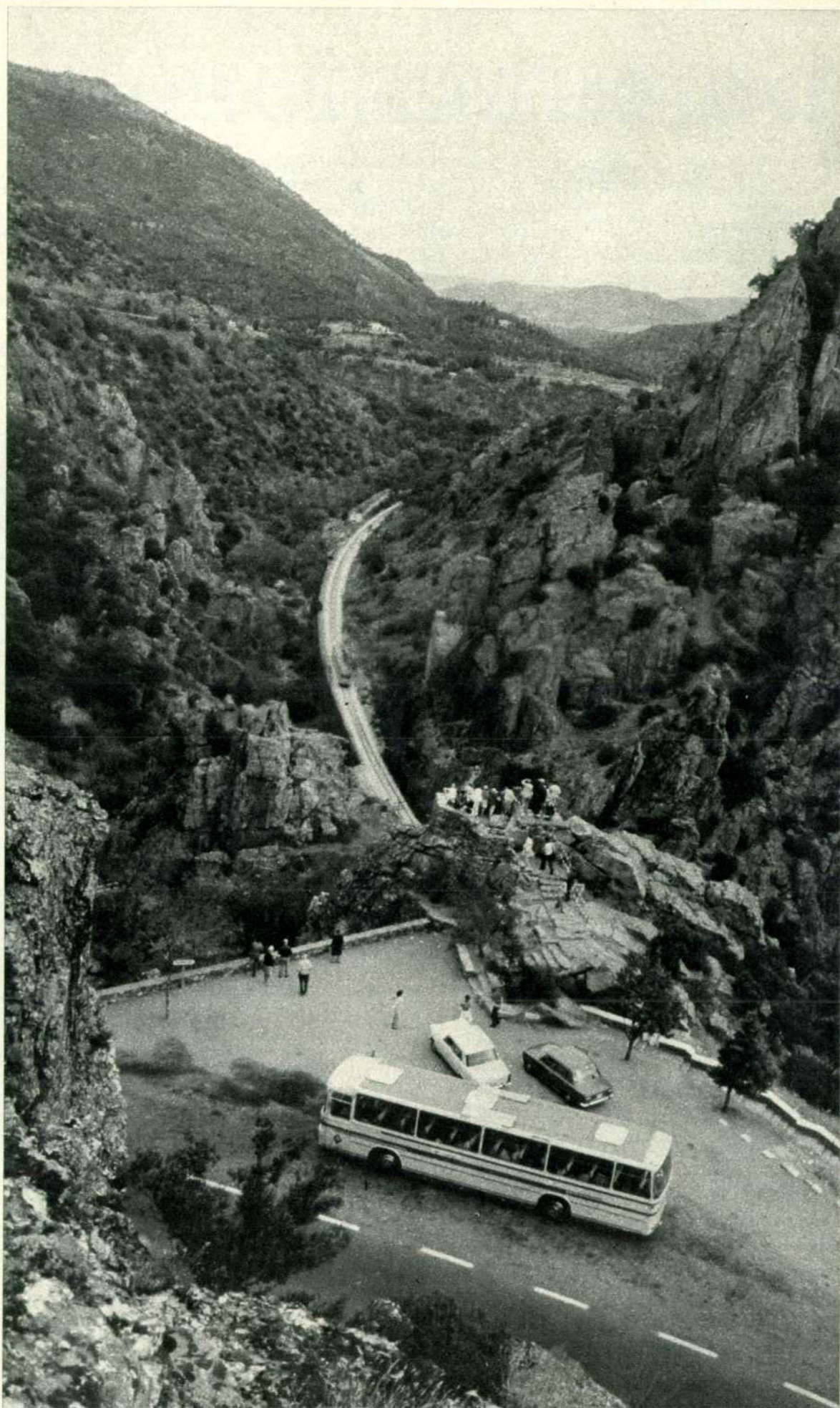
Se puede describir Despeñaperros, hablar de los bloques graníticos, de los pájaros y arbustos; de los túneles y planes para el futuro; de los ferroviarios metidos en la soledad de la montaña. Se puede intentar hablar de todo eso, pero la solemnidad y la sugestión que circulan por allí nunca dejarán de ser esencialmente enigmática. ■ EDUARDO TIJERAS. (Fotos: MAN.)



Una de las mejores descripciones de Despeñaperros la hizo Teófilo Gautier.



Ferrovianos de Santa Elena.



El mirador del «puerto de los Perros». Entre los atractivos del grandioso panorama, se incluye la vía férrea. Los turistas se agolpan en la contemplación del breve tren.