



Desde el valle de Lauterbrunnen se sube por rampas del 25%.

Jungfraujoch
3454m / 11333ft.
Hotel-Restaurant Berghaus

JUNGFRAU EXPRESS

Jungfraujoch, estación final de la línea, a 3.454 metros de altitud.

El mes de julio marca en el alma la apetencia por el descanso y los lugares abiertos.

La grandiosidad y frescura de la montaña y el mar atraen indefectiblemente al viajero que elige el tren para sus vacaciones.

Vía libre, atenta a llenar este anhelo, brinda a sus lectores dos reportajes donde se intercalan los espacios ideales para el ocio y el placer de ver: las altitudes alpinas suizas y los llanos marítimos del sur peninsular.

frío y calor, estampas contrapuestas y, sin embargo, unidas por el común denominador del ferrocarril, que nos guía hacia otras costumbres y perspectivas.

Ascensión a los glaciares en ferrocarril

Miguel CANO LOPEZ LUZZATTI

Si quisiéramos encontrar en Europa el más completo servicio ferroviario, pensado y construido para que el viajero pueda gozar intensamente de la naturaleza, sin duda alguna tendríamos que dirigirnos a la Región del Jungfrau, en Interlaken (Suiza). La alta montaña, los lagos y las praderas, forman el más armonioso conjunto turístico para disfrute del hombre. Y el tren, el único

medio de transporte capaz de comunicarlo entre el valle y la alta montaña.

A Interlaken se accede por ferrocarril y carretera desde Berna a Lucerna por el Norte y desde el valle del Ródano por el sur. Durante todo el año desde 1925 y en verano desde 1912, se ofrece al turismo la excursión en tren más completa del Continente.

Circuito ferroviario entre el lago y los glaciares

Se inicia el viaje en el ferrocarril del Oberland-Bernés (BOB) poco después de las nueve de la mañana. El tren se compone de dos ramas acopladas de seis coches, que se separarán en Zweilutschinen, para dirigirse la de cabeza a Grindelwald y la de cola a Lauterbrunnen, rodeando en amplio

Klein-Scheidegg. Aquí
empieza el ferrocarril del Jungfrau.



semicírculo el arrogante pico del Tschuggen (2.520 metros).

El tren de vía métrica rueda al principio por simple adherencia. La velocidad se hace menor a medida que nos acercamos a Wilderswil. Por las ventanillas comienza a discurrir la más variada flora. A la derecha quedan las cascadas de Staubbach y Trummelbach. En algunos trayectos la vía está dotada de cremallera para salvar fuertes repechos con curvas cerradas. Antes de llegar a Zweilutschinen, donde el tren se dividirá en dos, podemos ver la unión de los distintos cursos de agua, procedentes de los dos valles.

En Lauterbrunnen debe efectuarse transbordo a delwald, por donde bajaremos por la tarde. Los coches son más pequeños, como corresponde al ancho de vía de 80 cm.

Esta compañía tiene la mayor longitud ininterrumpida de cremallera en Suiza, con 19 kilómetros. El recorrido corresponde a dos trayectos, Lauterbrunnen-Klein Scheidegg, que es el que utilizaremos en la subida, y Klein Scheidegg-Grindelwald, por donde bajaremos por la tarde. Los trenes sólo hacen un trayecto por la obligatoriedad de ir colocados los coches motores en cola al subir y en cabeza al bajar, para que nunca pueda quedar descolgado un coche. En cada trayecto circulan de dos a cinco trenes que se agrupan en las estaciones de cruce.

La ascensión hasta Wengen se hacía en los primeros años de este ferrocarril por una línea de mayor pendiente que la actual y con locomotoras de vapor. El gran desarrollo que impulsó el ferrocarril, fue la causa de sus propias dificultades ya que en los primeros diez años debió transportar desde ladrillos a sombreros de paja. La nueva situación exigía un medio de transporte más rápido y con mayor capacidad. Esto trajo como consecuencia la construcción de una variante con pendientes máximas del 18% y posteriormente la electrificación. Hoy los modernos automotores eléctricos han resuelto todos los problemas.

Fuera de las ventanillas, se extiende un paisaje sorprendente, alternándose los pastos de las verdes montañas con los brillantes glaciales y despeñaderos que se elevan al cielo. Con un giro de noventa grados nos dirigimos al Este. Desde ningún lado el

Jungfrau se presenta tan atractivo como desde la estación de Wengernalp. También el Eiger se presenta más inmenso e imponente, 1.800 metros de la cara norte se elevan directamente desde la vía férrea. Hemos llegado a Klein Scheidegg después de subir casi 1.500 metros. Aquí coinciden y terminan su recorrido los trenes de los dos valles.

A la cumbre por el interior de la roca

En la explanada de la estación, la animación es contagiosa. El aire limpio y el sol brillando realzan el perfil de los Alpes. En poco más de diez minutos, hasta quince trenes quedan estacionados. Los grupos que suben se cruzan con los que bajan mientras los guías se preocupan de acomodarlos. Nosotros dejamos los trenes verdes y beige que nos han traído hasta aquí y por especial deferencia a «Vía Libre», se nos permite ocupar plaza al lado del maquinista del tren rojo y beige del Jungfrau.

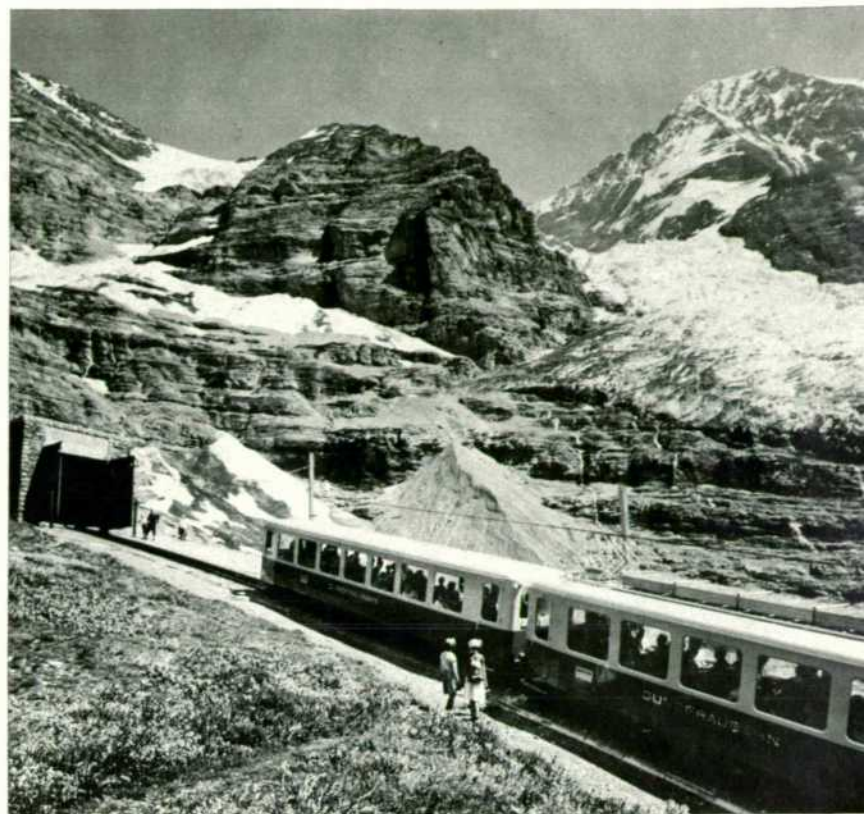
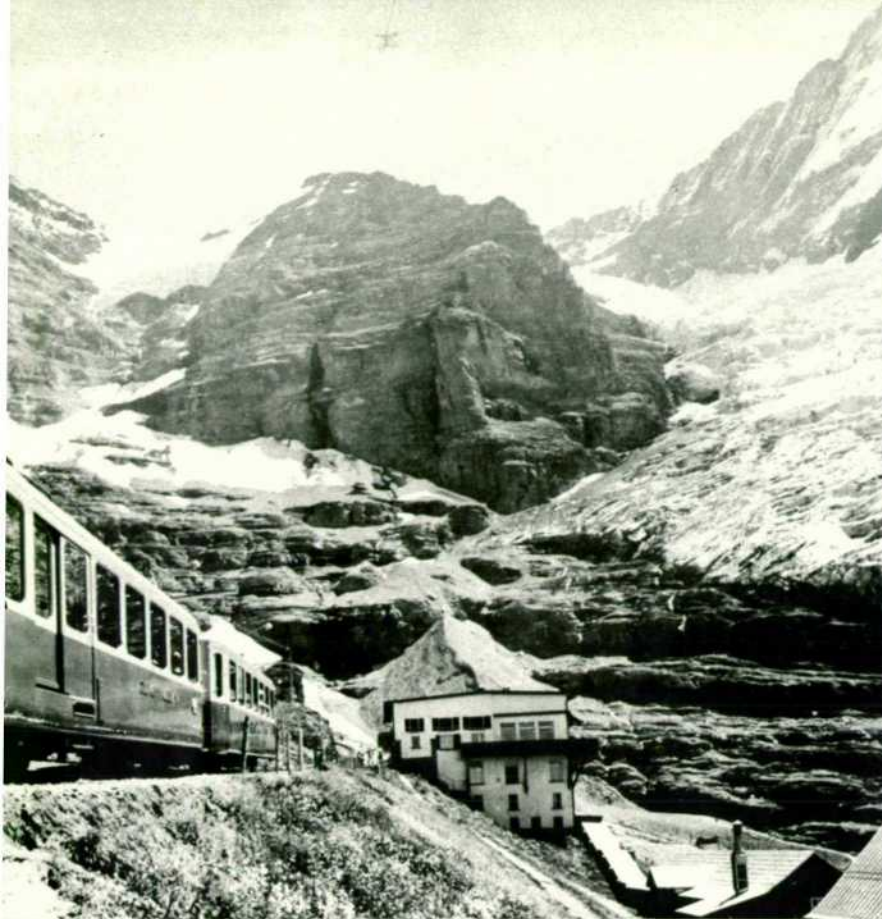
La construcción de este ferrocarril de alta montaña duró dieciséis años y a las dificultades propias de la perforación de un túnel en la roca hubo que añadir las derivadas de la altura. El programa de obras fue aprobado de forma que el ferrocarril fuera entrando en servicio por etapas, hasta la estación Eismeer (3.160 metros). De esta forma los sucesivos trayectos podían ser explotados comercialmente y el capital invertido comenzaba a producir dividendos.

Esta lógica forma de llevar adelante la gigantesca empresa, trajo por otro lado nuevos problemas. La energía necesaria para mover las locomotoras impedía su utilización para seguir perforando el túnel, aparte de que la misma galería por la que se extraían las rocas y se movía la maquinaria de trabajo, debía ser utilizada por los trenes de viajeros. En verano tuvo que darse prioridad al turismo, retrasándose las obras.

A partir de la estación Eismeer, fue necesario un estudio previo, sobre la influencia de la altura en el organismo humano, antes de autorizar la conti-



El ferrocarril Wengernalp tiene la mayor longitud ininterrumpida de cremallera en Suiza —19 kilómetros—



nuación de las perforaciones en el último tramo de la galería.

El ferrocarril del Jungfrau es de vía métrica, con cremallera tipo Strub en todo el recorrido de 9.336 metros. Los coches son de ancho normal (260-265 centímetros) pero su altura, en comparación con otros ferrocarriles de vía estrecha, muy bajos (285-291 cm. de altura). Las ajustadas dimensiones del material ferroviario han causado algunos dolores de cabeza a los diseñadores. Sobre todo los pisos de los coches a sólo 70 cm. sobre los railes, apenas dejan espacio para montar los motores bajo el chasis.

Cada composición consta de un coche motor, situado siempre en el extremo inferior del tren y un coche remolque con cabina de conducción. La energía se suministra en corriente alterna trifásica a 1.125 voltios y 50 ciclos, mediante tendido aéreo de dos hilos en suspensión simple. Para asegurar el contacto, los trenes siempre llevan levantados los cuatro pantógrafos de los coches motores (dos por fase). La tercera fase la constituyen los railes.

La elección de la corriente trifásica por Guyer Zeller fue el resultado de la polémica que se levantó en 1896 y en la que participaron expertos del país y del extranjero. Este tipo de corriente proporciona algunas ventajas considerables para los ferrocarriles de cremallera: fácil transmisión a grandes distancias, velocidad constante tanto en el ascenso como en el descenso y un medio sencillo de frenado eléctrico con devolución de corriente a la línea. De esta forma con la energía producida por seis trenes en descenso, pueden moverse otros tres que ascienden. A pesar de estas ventajas, hoy sólo funcionan con la corriente trifásica, los trenes del Jungfrau y los del Gornergrat.

El deshielo proporciona el agua para las centrales eléctricas

Lógicamente la energía eléctrica se obtiene en centrales que utilizan el agua del deshielo y felizmente concurre la circunstancia, de que la temporada alta de explotación, mayo-octubre, coincide con la mayor disponibilidad de hulla blanca. Así,

cuanto más templado es el tiempo, mayor porcentaje de nieve fundida. Cuanto más se aproxima el verano, más viajeros llegan al país y la estación generadora ofrece más potencia, cuanto más tráfico tiene el ferrocarril.

Faltan pocos minutos para el mediodía, cuando el primero de los cinco trenes que van a subir, se pone en marcha. El sol brilla espléndido sobre los tres colosos Eiger, Monch y Jungfrau. La nieve de los glaciares refleja la luz con tal intensidad que es aconsejable protegerse con gafas de sol. La velocidad del tren en las rampas del 12% es de 24 kilómetros por hora y en las del 25% de 18 kilómetros por hora. En la estación Eigergletscher se efectúa el primer cruce con los trenes que descienden. Aquí se encuentra el taller de este ferrocarril, donde con precisa rotación se reparan de dos a tres coches motores cada invierno.

Sólo nos quedan doscientos metros para entrar en el gran túnel. En su interior existe una temperatura constante de +3° a -5° grados centígrados. La galería subterránea actúa como una chimenea, tirando del aire templado del valle. Si el ferrocarril fuese de vapor, el humo precedería al tren ascendente. Para evitar esta corriente de aire el túnel tiene en su boca de entrada y en la estación terminal superior, unas puertas que se cierran una vez que los trenes entran o salen de él.

Durante los treinta minutos que dura el recorrido subterráneo, al viajero le da tiempo de adaptarse a la altura y también de pensar en todo. Y posiblemente sean los frenos lo que más le preocupe. Pero debe desecharse este temor. Las disposiciones Federales sobre el equipo de frenos de los ferrocarriles de cremallera, han sido siempre muy estrictas. Se exige: 1.º Un freno de marcha que mantenga el tren en el descenso a la velocidad permitida. 2.º Dos frenos con ruedas de engranajes independientes, que sean capaces individualmente de detener a un tren totalmente cargado en la máxima pendiente. Además un mecanismo en uno de los frenos, que impida automáticamente sobrepasar la velocidad máxima permitida.

Para contar los mecanismos de frenado y sistemas de control de los coches motores del ferrocarril del Jungfrau, harían falta los dedos de las dos manos. En el pulgar derecho estaría el freno de



Los trenes circulan de cinco en cinco hacia la cumbre.

trinquete, en el de la izquierda el freno de engranaje y en los dedos intermedios, los frenos operacionales y de resistencia, el freno de tornillo y la combinación de frenos de seguridad, incluyendo el pedal de hombre muerto y el regulador centrífugo.

Todo está pensado para que el viajero disfrute y en ningún momento sienta el cansancio de la larga permanencia bajo tierra. Una segunda parada en la estación de Eigerwand (2.865 metros) permite además de un nuevo cruce de trenes, asomarse al exterior de la empinada pared del Eiger, a través de grandes ventanales que protegen del frío y las ventiscas.

Un foco blanco en la cola del tren

La panorámica bellísima, sobre el valle de Grindelwald, con los picos Lauberhorn, Tscugen y Mannlichen enfrente, se extiende en los días claros hasta la depresión del lago Thun.

Cuando un tren presenta en el coche de cola un foco blanco lateral, indica que es el último de la serie de composiciones a cruzar y los que esperan, pueden reanudar la marcha. Así lo hacemos nosotros y describiendo una curva tan cerrada, como dura es la pendiente, nos dirigimos por el interior, a pocos metros de las principales rutas que los alpinistas han establecido en el exterior.

La estación Eismeer (3.160 metros de altitud) tiene en el andén derecho un observatorio directamente sobre el Egergletscher. Es impresionante la lengua de nieve que se extiende bajo nuestra mirada. La pendiente es ahora mucho más suave e incluso podría superarse con trenes de simple adherencia. El afán por terminar la perforación, condujo al turno de noche del 21 de febrero de 1912 a colocar doble carga de dinamita. Al fin a las cinco de la mañana, los trabajadores se asomaron por el orificio de la galería para observar el azul del amanecer sobre el Aletschglacier. La sensacional noticia dio la vuelta al mundo y el 1 de agosto, la última sección del ferrocarril fue inaugurada solemnemente.



Crebillera Strub y corriente alterna trifásica en el Jungfrau.

Jungfrauoch. La estación más alta de Europa

La perforación avanzó en esta última etapa a razón de 900 metros por año. Los modernos trenes lo hacen hoy en su totalidad, en algo más de nueve minutos. Desde la cabina de conducción podemos observar cómo se abren las puertas de la estación

para permitir nuestro acceso. Entramos en la estación ferroviaria más alta de Europa. ¡Jungfrauoch a 3.454 metros de altura! La bóveda labrada en roca viva, alberga dos vías en las que pueden estacionarse hasta seis trenes. Nos encontramos en una depresión bajo el glaciar, entre el Monch y el Jungfrau.

Con ser interesante el viaje ferroviario y la ascensión por sí sola justifica la excursión, los suizos, de cuyo sentido comercial no hay dudas, han creado en las cumbres alpinas los suficientes alicientes como para atraer de todas partes del mundo a turistas, técnicos y científicos ansiosos de contemplar la naturaleza los unos, buscar la solución a muchos problemas los otros y participar en la investigación de los fenómenos atmosféricos los terceros.

De acuerdo con la costumbre del país, un pueblo está formado por una posada, un almacén, una oficina de correos, unos pocos habitantes y una Iglesia. Jungfrauoch tiene todo esto y en la cumbre una Universidad. El observatorio meteorológico, fue la golosina que Guyer Zeller ofreció al Parlamento para obtener la concesión de la construcción de este ferrocarril, comprometiéndose a donar 100.000 francos para el establecimiento del Instituto Científico, además de contribuir cada año con 10.000 francos para su sostenimiento. La posibilidad de contar con un laboratorio, fácilmente accesible por tren, a gran altura, debió ser tentadora.

A 4.000 metros, una tercera parte de la atmósfera está por debajo de los aparatos científicos y la diafanidad del aire permite medir la luz zodiacal y las radiaciones de las partículas del espacio. Numerosos científicos han pasado por aquí y Jungfrauoch ha llegado a ser un lugar único para la investigación de la bóveda celeste.

Para los que simplemente buscan en la altura, la emoción del paisaje alpino, nada más bajarse del tren, deben recorrer la galería Sphinx de 250 metros de longitud, que les llevará directamente ante la corriente más larga de los Alpes, el Aletschglacier con 22 kilómetros desde el circo a la morrena frontal.

La vista engaña fácilmente. Las distancias y diferencias de nivel son considerablemente mayores que las que se suponen. La Concordiaplatz por ejemplo, está situada 600 metros más abajo que el hotel y en su superficie, habría espacio para una ciudad de varios cientos de miles de habitantes. El pulso más acelerado se relaja. El habitante de la llanura no encuentra acantilados amenazadores que le hagan sentirse enfermo. Sin embargo, el hielo alcanza una profundidad de 800 metros y los surcos de su superficie constituyen trampas mortales. Los ojos casi cegados hay que cerrarlos ante la intensa luminosidad de la nieve.

El que aún quiera subir más alto, puede tomar el ascensor del observatorio que le llevará 119 metros más arriba, para disfrutar desde la terraza del Sphinx de puntos tan distantes como la frontera italiana, el Jura, Los Vosgos y la Selva Negra germana.

El Hotel sólidamente encajado en la montaña, dispone de restaurant y self-service, para atender el apetito de los miles de visitantes que cada día suben hasta aquí. De su cuarta planta sale una galería que conduce al Palacio de Hielo y a la bandera Suiza. Será la última visita antes de iniciar nuevamente el descenso.

Como siempre ocurre, el regreso a Klein Scheidegg se hace más corto, aunque los trenes mantienen la misma velocidad en la bajada. Un café caliente en la cantina y ahora tomamos la dirección del valle Grindelwald, pasando por delante de la pared norte del Eiger. Nuevamente la vegetación bordea la vía, manifestándose la primavera con su gran explosión de colores y haciendo los mismos transbordos. Llegamos a Interlaken.



DE JEREZ A LOS PUERTOS

Un viaje en el vapor del Puerto a Cádiz.

COMO es tan sabido, la primera línea de ferrocarril en España se inauguró en 1848, entre Barcelona y Mataró. Sin embargo, la primera ilusión y empeño, aunque frustrado, de iniciar el transporte comercial por tren se debe a los jerezanos que, impulsados por su naciente y vigorosa producción vinatera, tenían necesidad de alcanzar las vías marítimas, en este caso, el río Guadalete, que desemboca en la bahía de Cádiz. Un gaditano madrugador, José Díaz Imbrechts, se adelantó ya en 1829 a solicitar el privilegio de construir y explotar un ferrocarril entre Jerez de la Frontera y El Portal, muelle fluvial sobre el Guadalete («Guadalete vínico», como le llamara el

- *En 1829, un gaditano madrugador se adelantó a solicitar el privilegio de construir y explotar un ferrocarril entre Jerez de la Frontera y El Portal.*

poeta jerezano Caballero Bonald), río, además, salinero y actualmente remolachero. A El Portal arribaban los carros transportando los célebres

caldos que, en barcazas, eran remontados hasta las goletas y bergantines que alegrarían los amarillentos atardeceres londinenses. El privilegio le

La monumental estación de Jerez de la Frontera.

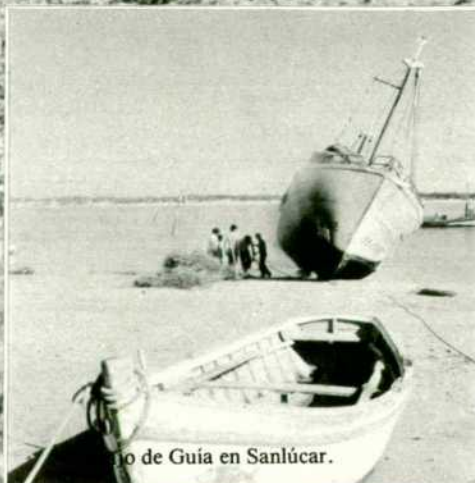
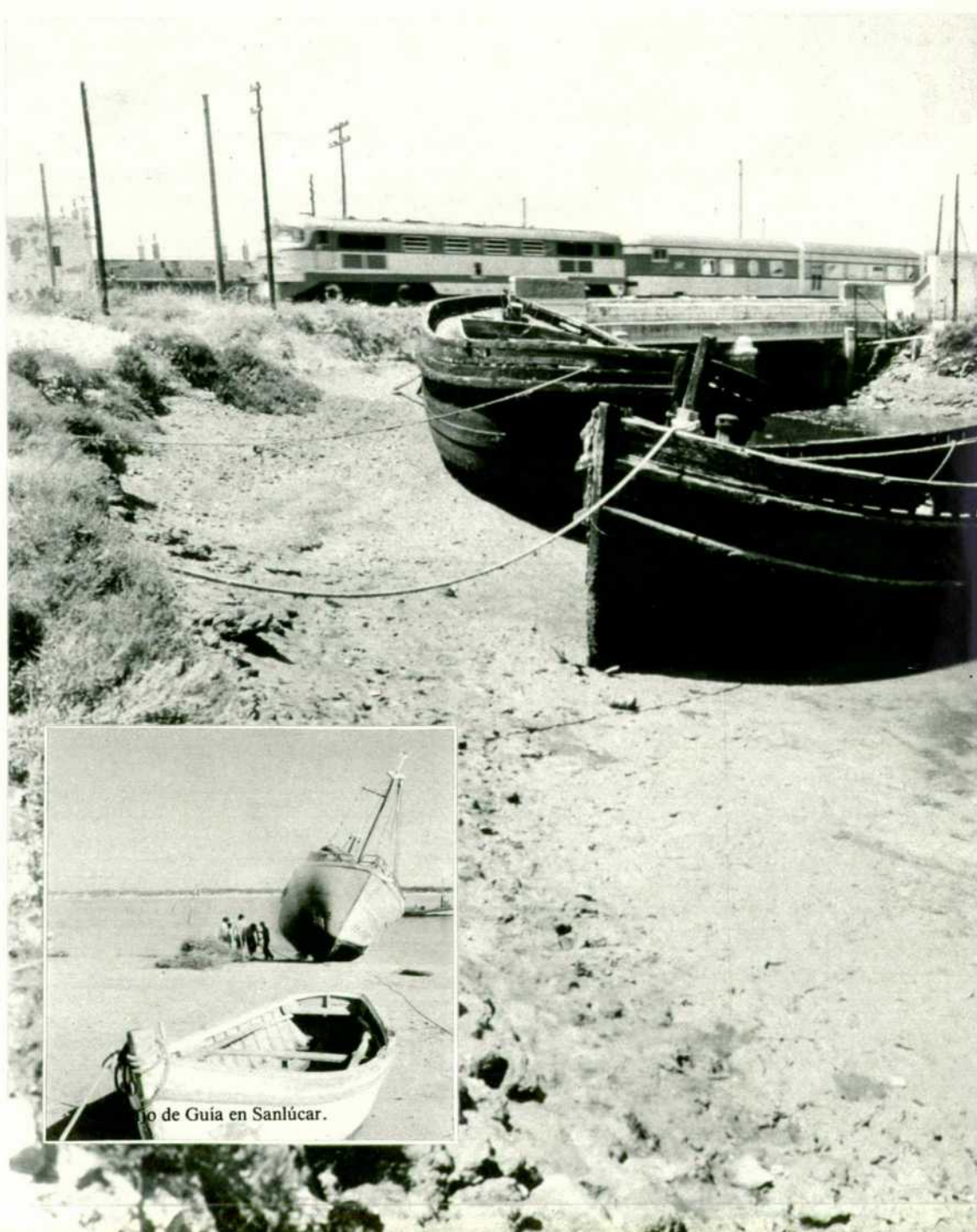
fue concedido a Imbrechts en el mismo año de 1829, pero el proyecto fracasó por diversas razones, preferentemente económicas y porque surgió otro proyecto, patrocinado por Calero y Portocarrero, más ambicioso, para la construcción de un tendido férreo de Jerez a Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar, que tropezó con parecidas dificultades. Se llevaran o no a cabo los citados proyectos, el caso es que esta zona ferroviaria de Jerez a Cádiz y de Puerto de Santa María a Sanlúcar adosada a la bahía gaditana con Jerez como centro rural comarcano, tiene solera, igual que el vino, en el ámbito histórico del transporte por tren.

PAISAJE PLANO Y MARISMEÑO

Actualmente, lo que se entiende por «marco Jerez», exporta una barbaridad de litros de vino; 120 millones. Este marco se difunde por el litoral de la bahía, con Puerto de Santa María, Sanlúcar, Segunda Aguada y pueblos adyacentes. Los primitivos intentos de establecimiento del ferrocarril y la cuantía de la exportación —orientada principalmente a Inglaterra, Irlanda y Holanda— han movido nuestra curiosidad. El tramo de Jerez a los puertos —entre los no citados antes, Puerto Real, Trocadero, San Fernando, Rota, Chionona— cubre un paisaje plano, lacustre y marismeño, que no sólo se distingue, en el aspecto de la producción, por la viticultura, sino que tiene también una saneada industria azucarera y de construcción naval, pesquera y salinera, todo lo cual no impide —pero esta sería otra cuestión— la incidencia del paro y la emigración. Sobre el gancho ferroviario abocado al Atlántico vamos a realizar un viaje rápido e informal, cuyas acotaciones nos habrán de dar esa atractiva pauta entre histórica y costumbrista que nunca pierde de vista el ferrocarril.

LA RUTA DEL VINO JEREZANO

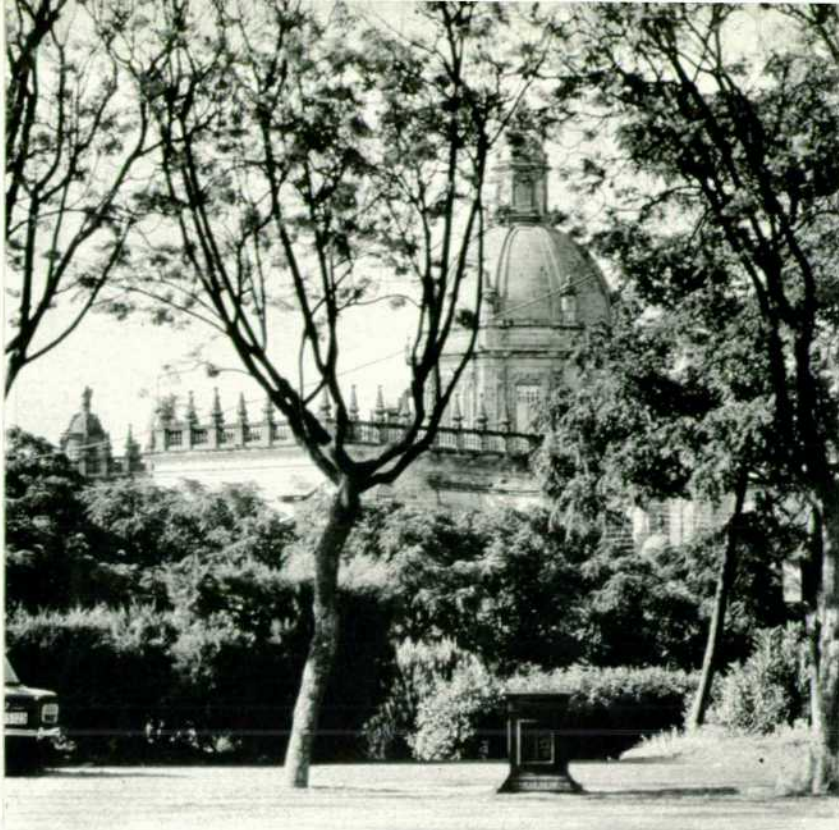
Ya en la estación de Jerez, exactamente monumental, que bien pudiera catalogarse en un múdejar muy tardío, con golondrinas enredándose en el pitido de los ferrobuses, espléndida rotulación bodeguera y el humo de la azucarera tiñendo la calina del cielo andaluz, cunde la decepción. Muy sencillo: las bodegas tienen sus propias flotas de camiones y sitúan la inmensa exportación del fino, la solera y el palo cortado en el muelle de Cádiz sin valerse apenas del ferrocarril. Un tráfico se pierde, otro se gana. Antes iba un tren de vino diario a Cádiz. Ahora el tráfico principal lo constituye el azúcar, la melaza y el combustible que necesitan las fábricas de azúcar para funcionar. Antes del establecimiento de las tres molturadoras de remolacha en los alrededores de Jerez, era fácil observar larguísimos trenes cargados con esta raíz. Se transportaba el fruto; ahora el producto. Jerez puede importar en un mes de molturación, por ferrocarril, 35.000 toneladas de gasoil. Y saca al mercado en un mes, entre azúcar, melaza y pulpa, 750 vagones.



Boat in Sanlúcar.

- *Antes iba un tren de vino diario a Cádiz; ahora el tráfico principal lo constituye la melaza y el combustible que precisan las fábricas de azúcar para funcionar.*

Apenas minutos para echar un vistazo al emporio bodeguero, señorial y suntuoso en muchos aspectos, que alberga uno de los vinos más originales del mundo, con heterogéneo visiteo sistematizado, tradicionales familias de la burguesía angloandaluza y estructura social en la que se dan, casi sin clase media, los dos extremos de la esca-



La flor lila del jacarandá sobre un templo jerezano.



El Talgo, por Río Arillo abandona el istmo gaditano.



Trenes y barcos (Cádiz).



La sal de Cádiz, literalmente.



Bodega en el Puerto.

La iglesia Mayor de San Fernando con los esteros al fondo.

la. Descuella, como un regalo estético y vegetal, en la Alameda Vieja, solitaria, la flor lila y abundante del jacarandá. Es capital del cante *jondo* y del caballo. Las primeras técnicas agrícolas españolas --asegura Vicens Vives-- nacieron aquí, con el viñedo. Y el compuesto bélico de la Reconquista tuvo Jerez por centro. De ahí precisamente proviene la denominación de «frontera», tan abundante en la región: Chiclana de la Frontera, Vejer de la Frontera, Jimena de la Frontera. La Colegiata es el templo más importante, pero también interesan sobremanera las cosas nobiliarias, los vestigios árabes y mudéjares y los viejos tabancos para saborear el vino de la tierra.

ES OBLIGATORIO VIAJAR EN EL "ADRIANO III"

El puerto de Santa María tiene una estación florida, coqueta, encalada, plena de adelfas y buganvillas, con el Guadalete y las salinas a dos pasos. De estas aguas partió en 1580 la gran flota organizada por Alvaro de Bazán para la conquista de Portugal. En la actualidad es obligatorio dar un viaje en el vapor «Adriano III», que surca la bahía. Una placa en el castillo de San Marcos --hermosa fortaleza árabe-- recuerda que fueron vecinos de la villa Cristóbal Colón y Juan de la Cosa. Playas, pinos y palmeras; soportales de estilo colonial y, para el turista de calzón corto, una copa de Sangre y Trabajadero --marca de un vino-- con tapa de cazón en adobo caliente, mientras oye la tercera pitada del vapor. En el Puerto --así es conocido popularmente-- ya se aprecia la característica de los «cierros» o balconaje enrejado a ras del suelo. Es el pueblo de Alberti.

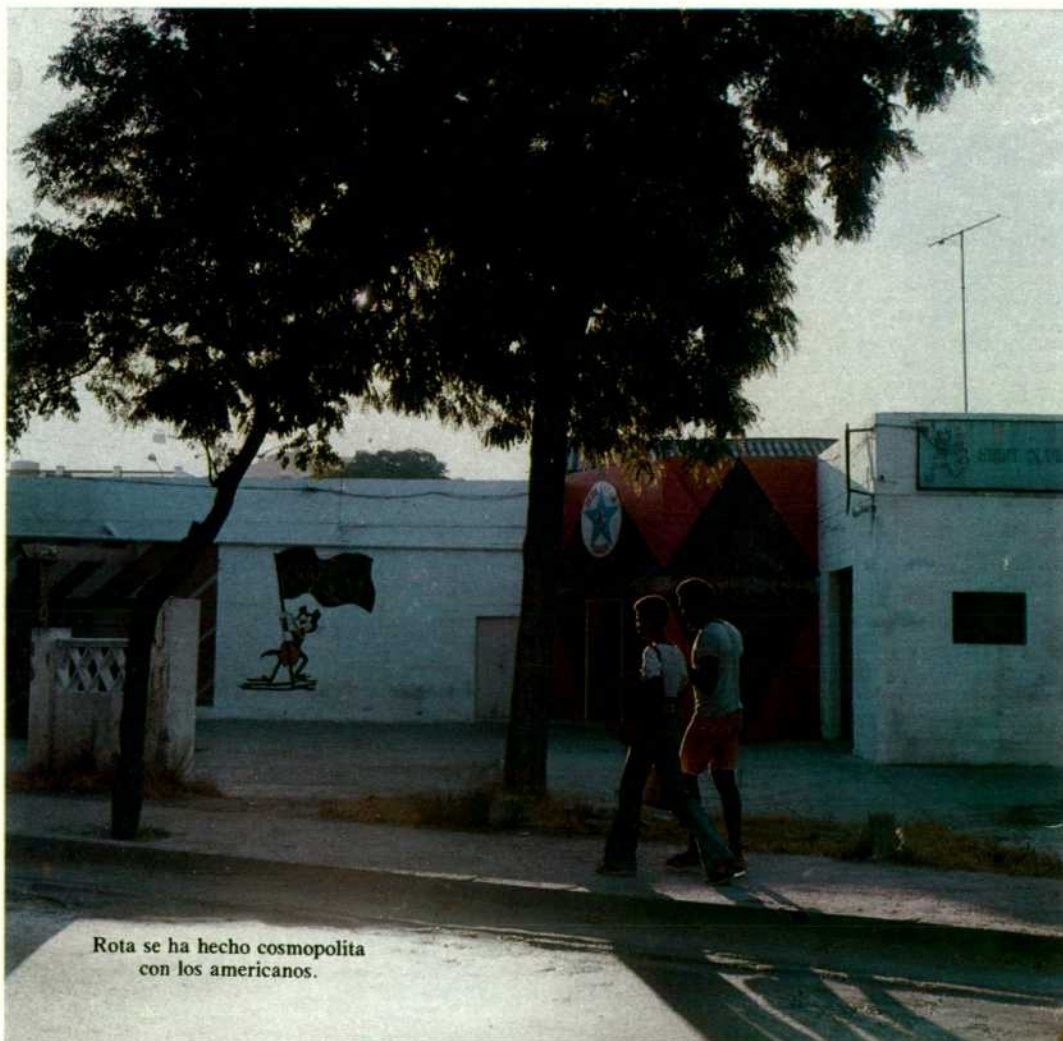


El «cierro» y la portada nobiliaria es característico de la región.

PUNTEANDO LA BAHIA

El cielo resuena con el bramido de los reactores de la base hispano-norteamericana de Rota que, de pueblo estival con sabrosos melones, se ha convertido en un enclave cosmopolita y multirracial con bares americanos y restaurantes chinos.

La estación de Chipiona da melancolía verla sin personal y convertida en apartadero. Sólo que una estación abandonada en el campo, por la tarde, con su fresca acacia, es una maravilla de quietud. Chipiona, con el faro ya dando guiñadas, venera en Nuestra Señora de Regla una imagen traída de Hipona en el siglo V por los discípulos de San Agustín. Popularmente también se enorgullece de Rocío Jurado, hija del lugar, Sanlúcar de Barrameda («¡barra me da!»), en la desembocadura del Guadalquivir, frente al coto Doñana, antiguo feudo de los Pérez de Guzmán y de los duques de Medina-Sidonia, desempeñó un singular papel en la conquista de Indias. De su barra zarpó Cristóbal Colón en el tercer viaje a las Américas y Magallanes en su primera vuelta al mundo, que completaría Juan Sebastián Elcano. Hoy Sanlúcar se conoce por su vino --la manzanilla-- yódico y frutal, previo a las acedías de Bajo de Guía, característico barrio mariner, con redes, tabernas modestas y calafateo de barcas. En Bonanza, hasta donde antes llegaba un ramal de ferrocarril, se han encontrado restos de la mítica civilización tartesia y allí parece que radicó el



Rota se ha hecho cosmopolita con los americanos.

- *Rota, gracias a la base hispanonorteamericana, se ha convertido, de pueblo estival, en un enclave cosmopolita y multirracial, con bares americanos y restaurantes chinos.*

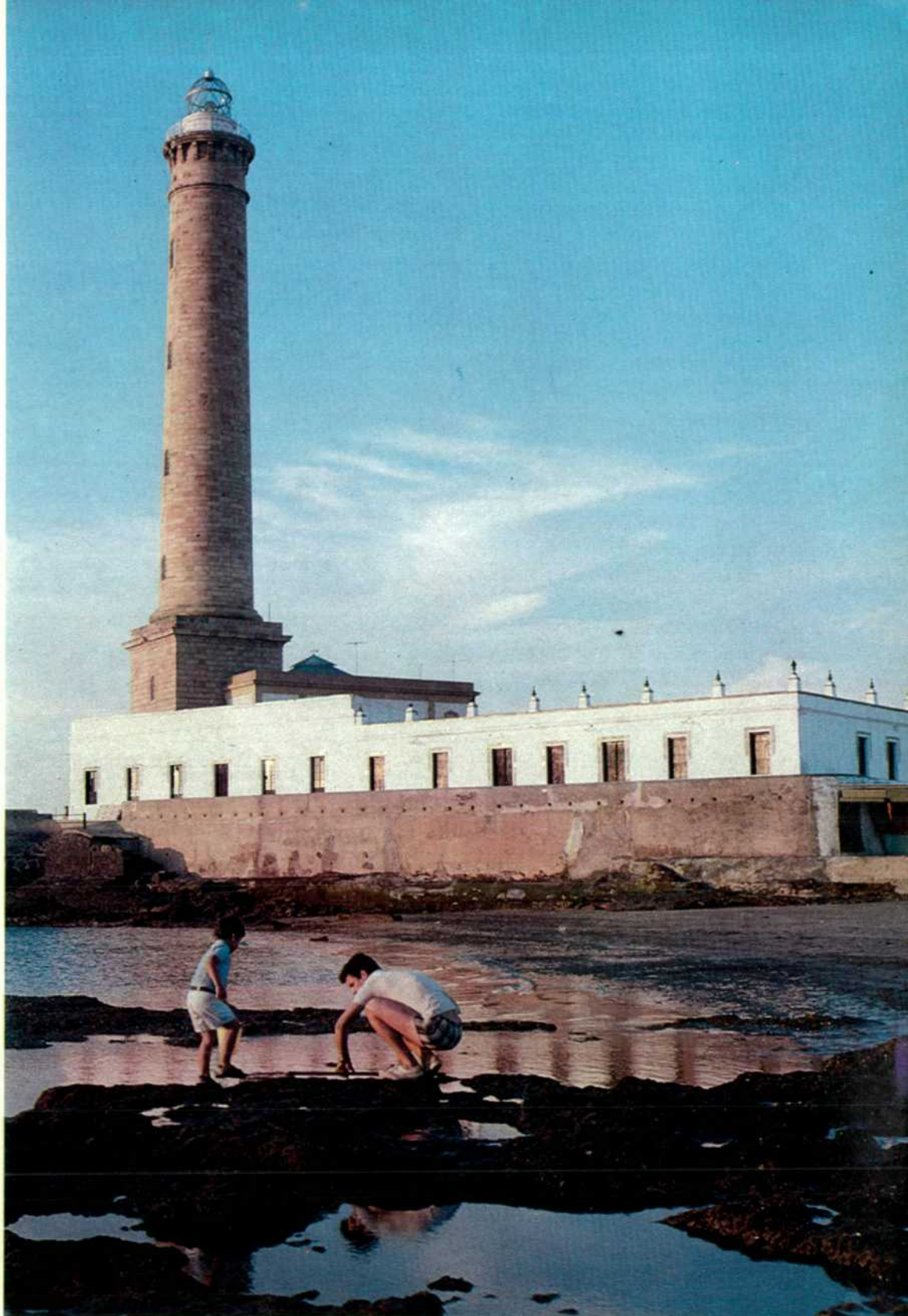
Luciferi fanum (templo del lucero o estrella del alba), aunque ya el lugar se hizo famoso en 1309 porque fue el puerto de embarque del cortejo fúnebre que trasladó a Guzmán el Bueno, héroe tarifeño.

ESTEROS Y SALINAS

Puerto Real sirvió de acuartelamiento a las tropas francesas. Por los esteros y salinas y los brazos del Gran Caño de Sancti Petri se accede a San Fernando o isla de León, guarda por el puente Zuazo, lugar histórico, con sus barcazas podridas, donde fueron contenidas las tropas napoleónicas durante la guerra de la Independencia. San Fernando, por lo demás, albergó las Cortes en 1811. Su estación ferroviaria guarda el sabor de un importante tráfico de marineros de la Armada y, antes de que se pierdan de vista las pálidas cúpulas del observatorio meteorológico, fundado por Jorge Juna, ya el tren recorre el istmo de Cádiz, a un lado la playa y a otro dársenas navales. Cambia el aire y se nota la humedad, a no ser que sople el viento de levante, seco y escandaloso, que pone un poco loca a la gente.

POR EL ISTMO GADITANO

Cádiz está considerada como la ciudad más antigua de Occidente, fundada por los fenicios en el 1100 antes de Cristo. Toda esta región, histórica y culturalmente, ha presenciado el paso de una inmensa retahíla de pueblos, tales como turdetanos, fenicios, cartagineses, griegos, romanos, visigodos, árabes, vikingos y, modernamente, ingleses y franceses. Cádiz, pese a su antigüedad, data arquitectónicamente del XVIII. Sin la expansión urbana allende las Puertas de Tierra —vestigio restauradísimo de las famosas «murallitas de Cádiz»—, su perímetro, todo costa y playa, balastrada y baluarte marino, tiene poco más de cuatro kilómetros. Y en él destaca un inmenso ficus o higuera de Indias que, frente al faro de las Puercas, preside la derrota de los grandes cargueros. Rincón del liberalismo español del XIX, aquí se proclamó la Constitución de 1812 y se encendió la mecha para la revolución de 1868. Cádiz es la patria chica de Columela, Mendizábal, Moret, Castelar, Falla y Pemán. Muy importante su in-



El faro de Chipiona.

dustria pesquera y de construcción naval. La sartén en la que frie su pescado todavía guarda —dicen— los limos fenicios. Lo más característico de Cádiz son las torres vigías, el viento, las caballas, el vino y el sentido del humor.

Uno de los tráficos principales de la estación gaditana es el tabaco en rama que, procedente de Cuba, Filipinas y otros lugares, forma en la vía del puerto «trenes puros» destinados, en régimen de maniobras, a los depósitos generales para España, situados en Puntales (Cádiz). Gran trasiego de contenedores para embarque (electrodomésticos, muebles, correspondencia). De Huelva arriban productos químicos y, detalle curioso que habla de los misterios comerciales, por mar llega

arroz que el ferrocarril traslada a Portugal por la frontera.

Por fin, para terminar este esbozo de un recorrido a matabalho (en este caso, a «matatren»), mientras los puntales descargan fardos y fardos de tabaco, llega muy diligente el vapor del Puerto y los turistas se desparraman por la ciudad más antigua de occidente.

Por EDUARDO TIJERAS
Fotos: MAN