



CALATAYUD

entre vega
y cerros

Por LETICIA ESCARDO
Fotos: MAN



IX

Sube el tren para salvar la divisoria entre el Henares y el Jalón, allá se queda la Alcarria, páramo alto de mieles y viajes; abajo corremos entre fronda que va ensanchándose y haciendo más fértil a medida que avanzamos hacia tierras aragonesas. "Pícaro Jalón, naces en Castilla, riegas en Aragón".

CALATAYUD, a 240 kilómetros de Madrid, 140 de Teruel, 93 de Soria y 88 de Zaragoza, su capital, está enricada sobre las primeras estribaciones de la sierra de Vicor y rodeada de agua; el Sur y el Este, bañados por el Jalón, y el Norte, por el Ribota.

Defendida de los rigores del ábrego por sus montes, miocenos, fecundadas sus tierras por los ríos, fue, desde la más remota antigüedad, tierra codiciada y asentamiento para diversas civilizaciones.

Cuenta la leyenda que Ibero y Yubalda, hijo y nieto de Tubal, fundaron Bilibilis. Cierto, pues se han encontrado abundantes restos que sobre el cerro de Bám-bola, a cuatro kilómetros de la actual ciudad, se asentaron los iberos, aunque Bilibilis se encuentra ya al extremo de esta región, puesto que la desembocadura del Jalón, en el Ebro, venía a ser el término de la Celtiberia, separando, aunque por poco trecho, la Vasconia de la Edetania, ya que Salduba (Zaragoza) era edetana y Alabona (Alagón) era vasconia.

Durante doscientos años, los celtiberos acamparon por estas tierras y lucharon contra los romanos —a decir de Estrabón—, cerca de Bilibilis, Metelo y Sertorio. Finalmente aceptaron la civilización romana y, dejando el vestido corto de los celtiberos, vistieron toga.

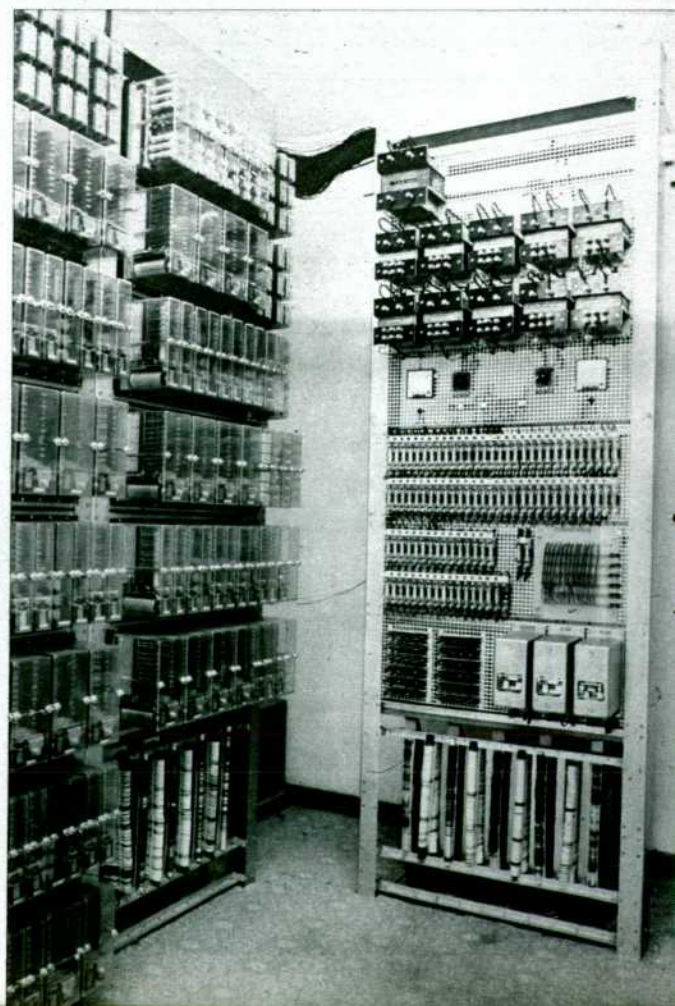
VISTIENDO TOGA.

En tiempos de Augusto recibió la ciudad el título de municipio, el derecho de acuñar moneda y la declaración de Urbs Augusta; era el año 727 de la fundación de Roma.

Bilibilis, en agradecimiento, da a Roma guerreros y poetas: los Marcial, destacando entre éstos Marco Valerio Marcial.



El tren ha de cruzar el río muchas veces a lo largo del valle, salvando montañas en tramos de túneles, para llegar puntual a su cita con las estaciones: personas y mercancías esperan su llegada.





No acabó con ellos el genio bilbilitano, pues en el siglo XVI renace éste con el poeta Serón y el jesuita Gracián.

Marcial canta las bellezas de la antigua Calatayud y destaca entre sus bienes las armas y los caballos. Las armas eran célebres por el templado de los aceros que se ejercía en las aguas del Jalón, óptimas para ello.

Cruzan Bilibilis, por aquel entonces, tres calzadas romanas, dos de ellas venían de Mérida y otra de Astorga hacia César Augusta (Zaragoza) y Tarragona. La vía que venía desde Mérida cruzaba por Complutum (Alcalá de Henares) y seguía el camino exacto que hoy sigue la vía del ferrocarril. No es difícil que los mismos terraplenes y trincheras que hicieron los romanos sirvieran, el siglo pasado, para la construcción del camino de hierro.

Las noticias de Bilibilis en tiempos de los visigodos son escasas, no aparece su nombre en los fastos de los concilios toledanos, ni tenía obispo, ni quedan restos de catedral alguna. No se sabe con certeza si mantuvo población o las guerras y el hambre dejaron inhabitados estos antiguos cerros.

Vuelven las crónicas a hablar de la zona en tiempos de la invasión árabe. El emir Ayub, tercer régulo de España, hizo poblar la zona y construir un castillo llamándole con su nombre, de donde procede el actual de la ciudad: Calat-Ayub. Fundó también Ayub la ciudad de Ghakat (Jaca), Thotilat (Tudela), el castillo de Kestali (Estella), fundadas todas ellas en su lucha contra los francos.

EL EMIR AYUB

Dependía Calatayud entonces de la dinastía Beni-Casi, que se asentó en Zaragoza, dominando Tudela y Huesca y toda

la zona de Aragón hasta las fronteras francesa y vasca. Por el Sur, extendió sus dominios hasta Toledo y acudió varias veces en ayuda de Mohamed.

A la muerte de Muza II (Beni-Casi), el Sultán de Córdoba logró apoderarse de Zaragoza, pero sólo por diez años; vuelven los hijos de Muza, y para evitar su excesiva influencia, el Sultán busca el apoyo de Abderramán, familia rica y con influencia en la zona. Viene Abderramán a Calatayud para contrarrestar la influencia de los Beni-Casi, y para esto fortifica la ciudad y su vecina Daroca.

En tiempos de paz, los árabes se dedican a la agricultura en la fertilidad del valle; tienen acequias para el regadío de ciertas zonas alejadas del río y mantienen una vida culta y próspera. Los grupos extrarreligionarios vivían fuera de las murallas de la ciudad. Las mezquitas eran importantes y mantenían el derecho a acuñar moneda.

Así se mantuvo la ciudad hasta el 24 de junio de 1120, fecha en la que entró victorioso en Calatayud el Rey de Aragón Alfonso I el Batallador. Dedicó a Santa María la principal de las mezquitas, proclamó la Carta Puebla, famosas franquicias de frontera, y en favor de los nuevos vecinos hizo el fundamento de la llamada Comunidad, organismo jurídico, civil y judicial del territorio. La jurisdicción eclesiástica establecida fue la del Obispado de Zaragoza. Más tarde pasó al de Sigüenza y, finalmente, al de Tarazona.

LA VIRGEN DE LA PEÑA

De esta primera época de la Reconquista data el hallazgo de la Virgen de la Peña, Patrona desde entonces de la ciudad.

Se creyó advertir entre las gentes del lugar que una estrella rutilaba cada noche sobre el paraje agreste del cerro convertido en castillo. Cavarón en el montículo, y a poco apareció una campana en cuyo interior hallaron una talla tosca en madera policromada de la Virgen sentada con el Niño Jesús en su rodilla izquierda. La Virgen, de tez morena y rostro alargado, hierática y bellísima, se venera en el santuario que lleva su nombre, salvo los días que rodean su fiesta, durante los cuales es expuesta en la colegiata de Santa María.

Calatayud cristiana se puebla de iglesias y prioratos, la mayoría de ellas construidas en estilo mozárabe con torres estilizadas de encajes de ladrillos, torres llenas de imaginación y arte, torres que con los años se pingan y no se caen. Aunque, según cuentan en Calatayud, cuando fuera Isabel la Católica a visitar la ciudad, teniéndose que hospedar delante de la iglesia de San Pedro de los Francos, cuya torre estaba muy inclinada, hízola desmochar y mutilar para que no fuera a caer encima de la casa donde ella viviría.

Y aún hoy día quedan muchas reliquias artísticas de aquellos tiempos de esplendor, pues en Calatayud se casaron Reyes, se celebraron Cortes, se creó Universidad. En esta ciudad se terminó el Cisma de Occidente, recibió el juramento de varios Reyes y fue cuna de ilustres personajes.

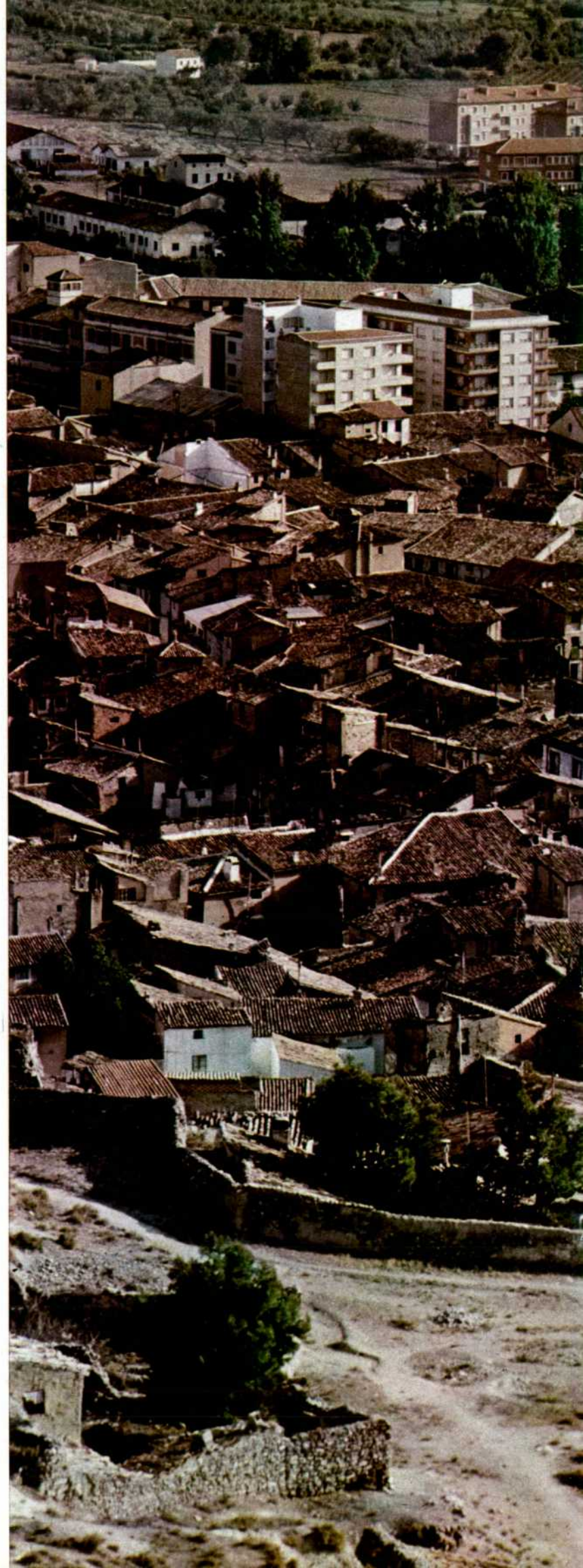
UNA TORRE MUTILADA

Por todo su patrimonio de siglos heredado, la ciudad fue declarada de inte-





Calatayud —tierra codiciada desde la más remota antigüedad— arde en fiestas con motivo del aniversario del hallazgo de su Patrona la Virgen de la Peña, que se venera estos días en la colegiata de Santa María (foto superior).





Panorámica
de la ciudad
de Calatayud,
desde un cerro.

rés histórico artístico. Además del ambiente mudéjar de sus barrios viejos, calles estrechas, donde las sombras y luces juegan a duendes y fantasmas, cuenta, sobre todo, con magníficos edificios religiosos. La colegiata de Santa María, anteriormente mezquita, conserva una portada y la sala capitular de su época gótica; lo demás ha sido sabiamente añadido con el tiempo; es de destacar su bellísima portada Renacimiento y su torre mudéjar, en ladrillo, dicen que la más esbelta de la región.

La colegiata del Santo Sepulcro, casa madre de la Orden de Caballeros del Santo Sepulcro. La parroquia de San Andrés, la cual bajo un revestimiento gótico conserva su estructura árabe, con arcos de herradura y magnífica torre mudéjar, la más antigua de la ciudad.

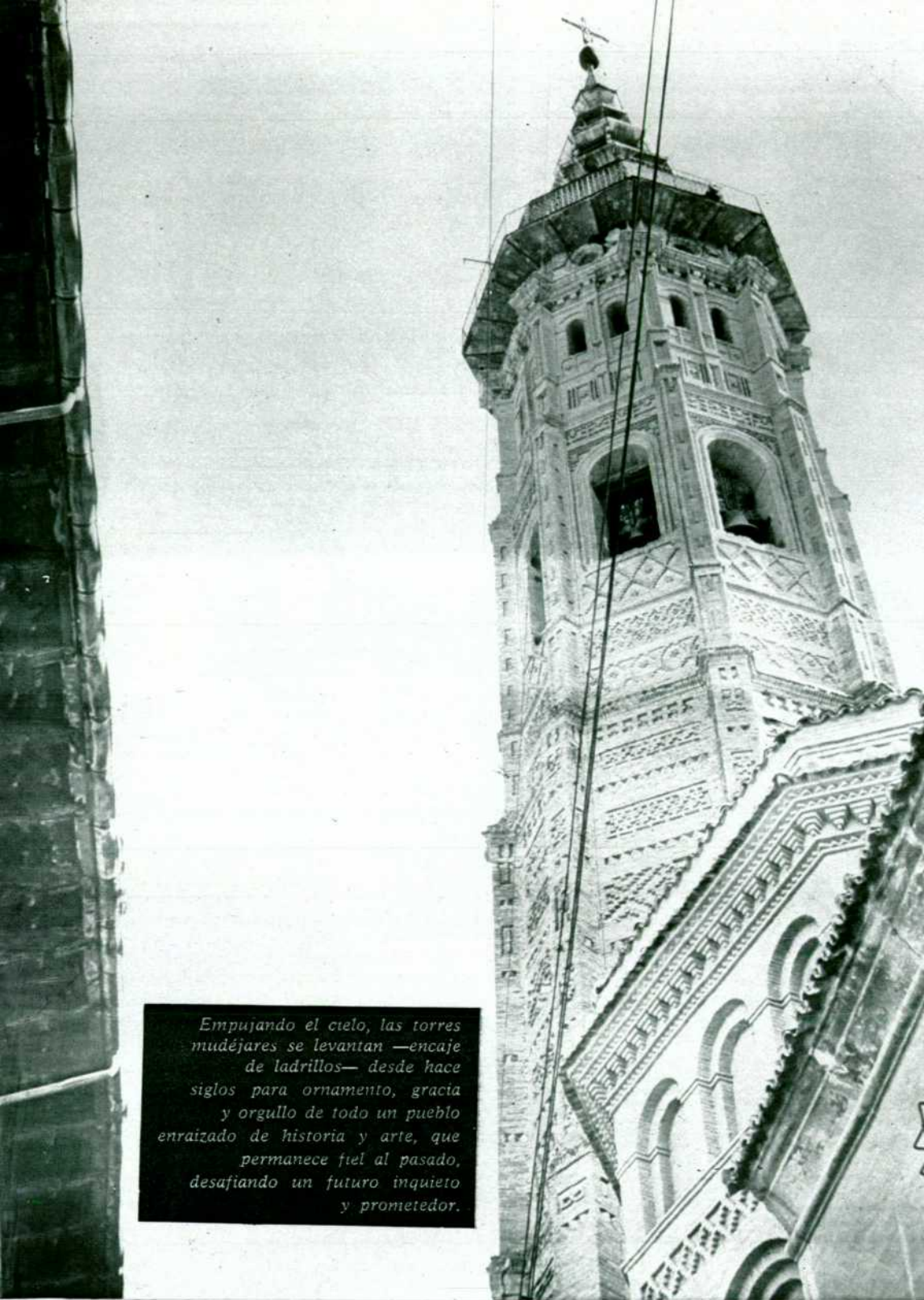
San Pedro de los Francos, la de la torre chata, iglesia llena de recuerdos por las Cortes de Aragón celebradas en su recinto, de gótico puro y bella portada, triple ábside muy interesante y magnífico órgano en carpintería gótico-mudéjar.

Para mejor conservación de los restos artístico-históricos de Calatayud se han instalado recientemente dos museos, uno de arte sacro en el antiguo palacio episcopal y otro de la Bómbis romana en la Casa de la Cultura, antiguo Palacio de la Comunidad.

Hoy, Calatayud está en plenas fiestas de la Virgen de la Peña: hay banda de música jacarandosa, olor a churros, verbena y caballitos, animación por las calles, lleno en los bares, calor y olor a vino, gigantes y cabezudos que atraviesan la vía del ferrocarril cantando y bailando, un programa apretado de festejos; a todas horas hay algo que ver y hacer, pero el trabajo manda, y nos vamos derecho a la estación.

DOCE HORAS EN TREN Y UN FESTIN

Ciento doce años han pasado desde que circuló el primer tren por Calatayud hasta la fecha, cientos de miles de trenes, miles de millones de viajeros. La inauguración de la línea Madrid-Zaragoza quedó terminada en 1863, el 16 de mayo se inaugura; en el tren especial van los ministros de Fomento y de Marina, también viaja en él Práxedes Mateo Sagasta. A la una y media de la tarde, el tren se detiene en Alhama, después de seis horas de viaje, y allí se agasaja a los viajeros; poco más tarde para el tren en Calatayud, donde se les ofrece una breve comida a las autoridades y séquito, y a las siete y media de la tarde llega a Zaragoza. Culminó el recibimiento con un banquete celebrado en la Lonja, cuyo menú es digno de transcribir: «Sopas: primavera y tapioca, con vinos de Sauternes. Entradas: pastelillos rellenos, salmón a la mayonesa, filetes de ternera a la jardinera, perdices trufadas, timbales de ave, filetes de pescado a la francesa, guisados a la española y vino de Burdeos. Asados: perna de cordero, langosta a la tártara, pavos trufados, pastel de hígado de pato, ▶



Empujando el cielo, las torres mudéjares se levantan —encaje de ladrillos— desde hace siglos para ornamento, gracia y orgullo de todo un pueblo enraizado de historia y arte, que permanece fiel al pasado, desafiando un futuro inquieto y prometedor.



jamón a la gelatina. Dulces, quesos bávaros, gelatina de fresa, helados y vino de Champagne». El viaje duraba doce horas hasta Zaragoza, pero era infinitamente más cómodo, limpio, rápido y económico que la diligencia, pues ésta venía a costar para las clases de berlina, interior, cabriolet y rotonda 300, 260 y 180 reales, respectivamente. Y en tren, el trayecto completo Barcelona-Madrid costaba en primera clase 344 reales.

CALATAYUD, NUDO FERROVIARIO

Se convierte Calatayud en nudo ferroviario al ser inaugurada la línea Calatayud-Valencia, en agosto de 1901; capitalizada esta línea por belgas, tiene un traza-

do dificultoso en tramos, pues ha de subir el puerto de Escandón y otros menores en su recorrido. Como curiosidad de esta línea cabe destacar que para su construcción se emplearon traviesas metálicas, excepcionales en los trenes españoles.

En la actualidad, Calatayud y su nudo comprenden 375 kilómetros (23 Sección Unica de Movimiento) en los siguientes trayectos: Sigüenza (exclusive) a Casetas (exclusive), Torralba a Soria (exclusive) y de Coscurita a Ariza. Existen 22 estaciones, dos cargaderos, 20 apeaderos y un despacho central.

En el despacho central, el inspector principal de Movimiento de esta Sección, don Valentín Bascuñana de Castro, nos

recibe amablemente y se presta a satisfacer todas nuestras curiosidades. Su padre se jubiló de inspector; así, pues, lleva bien metido dentro el ambiente ferroviario; de raigambre aragonesa, aunque nacido circunstancialmente en Barcelona; lleva en RENFE desde el año 33; casado, con dos hijos y cuatro nietos —nadie lo diría—, saca datos de memoria y echa mano para ayudarle de don Daniel Alonso, inspector de Movimiento, quien con prodigiosa memoria recorre las líneas sabiéndose el número de puentes y túneles y casi el largo de cada uno.

— La plantilla de Movimiento en Calatayud es de 339, con 37 jefes de estación, 39 factores de circulación, 37 factores, 147 agentes de estaciones, 6 interventores

PLANES Y PREVISIONES CON PRESUPUESTOS

Pesetas

Clinica para la Seguridad Social en la estación	2.410.696,23
Modernización del edificio de viajeros de la estación	3.500.000,00
Aparcamiento de vehículos en la estación	158.000,00
Modificación cierre del patio de viajeros de la estación	566.000,00

ULTIMAS REALIZACIONES

Pesetas

Calefacción de fuel-oil en el edificio de viajeros	962.647,00
Construcción de nuevas oficinas para la 23 Sección	3.268.271,55
Construcción de ocho viviendas para agentes	3.916.578,13
Construcción de nave para talleres y almacenes	5.722.711,41
Calefacción fuel-oil en edificios, oficinas y viviendas	966.844,72



Sede del Ayuntamiento de Calatayud, nudo geográfico de caminos y vías, al que ha de dársele la enhorabuena por los cuidados de la ciudad.

en ruta y 60 agentes de trenes, más otros agentes inspectores en las oficinas. En vías y obras hay 296 agentes, aunque la plantilla sea de 408; en Eléctrico, 45; en Tracción, 70, y en Material Móvil, otros 70.

— Diariamente circulan por la estación de Calatayud 54 trenes, de ellos, 28 de viajeros, 21 de mercancías regulares y el resto de mercancías especiales. En tráfico de detalle trabajan Calatayud, Mores y Ricla; en menor orden, Ariza, Arcos y Epila.

— La industria más importante de la zona es la fábrica de cemento de Morata de Jalón, que expide un promedio de 60 vagones diarios cargados en vagón RENFE, más otros tantos vagones suyos

particulares en tolvas para granel; recibe la fábrica cinco vagones diarios de fuel.

— La estación de Calatayud tiene un tráfico anual de 1.570 vagones completos, entre expedidos y recibidos, que transportan 22.620 toneladas, además de registrar 15.360 expediciones en régimen de detalle, con 2.190 toneladas.

— El tráfico de viajeros dio en 1972 un total de 113.894 billetes expedidos, con una recaudación por ese concepto de 8.353.774 pesetas.

— El año pasado fue puesto en servicio el enclavamiento eléctrico, con megafonía para maniobras y la reunión, en fecha reciente, de todas las secciones en un solo edificio.

ZONA FUNDAMENTALMENTE AGRICOLA

Pero la zona es fundamentalmente agrícola, con grandes campañas de cereales (55.000 Tm/año), remolacha (20-25.000 Tm/año) y vino.

El servicio de telecomunicaciones es completo: escalonado, descentralizado, centralizado, ómnibus, alta frecuencia e interurbano. En la línea Madrid-Barcelona la señalización luminosa es eléctrica, con mesas de enclavamiento eléctrico en Torralba y Calatayud. En el resto de las líneas la señalización es mecánica, y los sistemas de enclavamiento varían desde el eléctrico al mecánico (Bachman), existiendo también el bloque eléctrico manual.

La línea Madrid-Barcelona por esta zona es especialmente difícil en su trazado, existiendo unos 24 túneles, que totalizan unos 8.000 metros de perforación y 46 tramos metálicos, en su mayoría atravesando el Jalón, con un total aproximado de 1.700 metros.

El Jalón y las estribaciones de la sierra de Vicor han de verse bien desde el castillo, y quedamos en subir allí, acompañados por don Daniel Alonso, después de comer. La comida fue una gran desilusión, donde nos recomendaron no hicieron gala de los frutos de su tierra, y todas las verduras eran de lata, el cordeiro no lo era, pero podía serlo, y de postre nos dieron un vulgar heladito. ¿Dónde los dulces de Aragón? Y para digerir tan parca e insabora comida, una visita a pie por la ciudad es lo más indicado, observando las calles y monumentos, y regodeándonos en lo bien conservadas que estaban las casas nos recomfortamos de nuevo. Faltaba un poquito de limpieza y quizá algunas flores en los balcones, sobre todo en esa maravillosa plaza del Mercado, en la que piensan quitar el mercado central para dejar lucir toda la galanura de sus soportales y balcones corridos, ¡magnífica idea!; esto es lo que puede hacer un buen alcalde preocupado por los monumentos artísticos de su ciudad. Un aplauso y la esperanza de que el ejemplo cunda.

Sube que sube, trepamos al castillo envuelto en yesos, bajo un sol de fiestas que derrite las piedras. Ruinas, nostalgia y una gloriosa vista de la ciudad y la vega. Ningún edificio alto sobresale en el casco viejo, aun los modernos se atienen a las alturas de las casas vecinas y guardan el estilo constructivo, en ocasiones hasta los mismos materiales (en especial vigas y aleros) de la anterior.

Y cuando algún edificio piensa en tirar una fuente, se traslada la fuente (la de los ocho caños) a lugar donde mejor se aprecie y destaque. Bien.

Ya para terminar la tarde, tras robar unas manzanas de un árbol a pie de carretera, subimos a la vieja Bilibilis, en el cerro de Bámbola, para apreciar las obras de los romanos y su buen gusto. Allí donde duermen estas piedras y esos tejos rotos entre almendros se levanta la Augusta, urbe que tuviera termas, y coliseo, y 20.000 habitantes. La vista sigue siendo hermosa. Pero el tiempo y la mano feroz del hombre no han dejado más que leves huellas de lo que fue.

Va cayendo la noche sobre la vega, sueñan cohetes, el Jalón sigue lento su curso al Ebro, ya nos vamos.