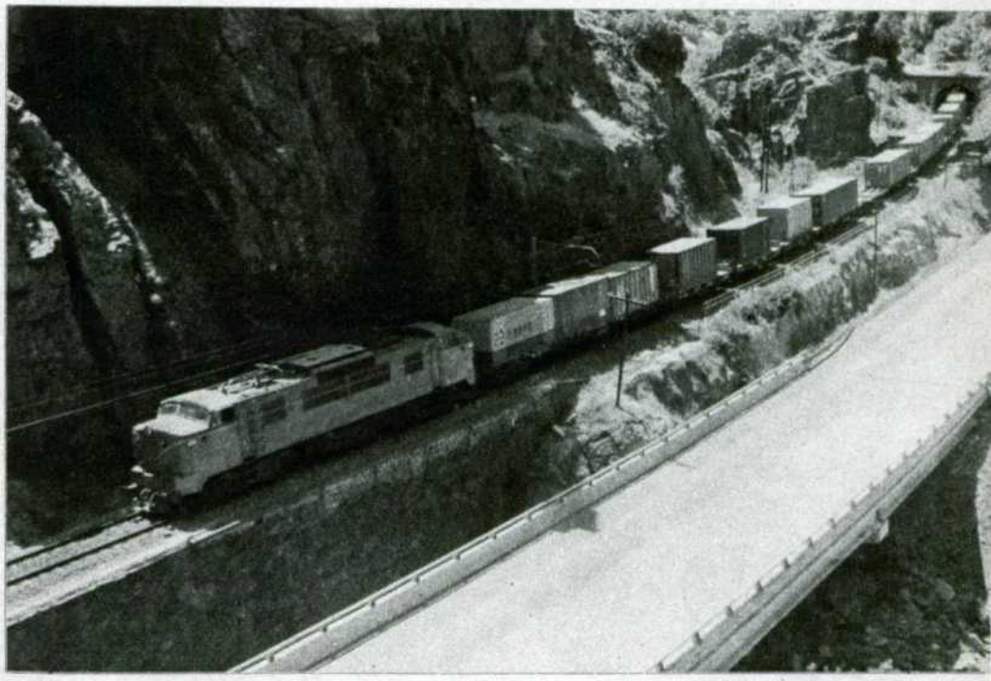
Despeñaperros

Manuel MARISTANY (texto y fotos)

En su incansable circuito por los caminos (de hierro) de España, Manolo Maristany ha recalado en Despeñaperros, que es algo así como las Horcas Caudinas de la comunicación con Andalucía. Paso y paraje de dilatada influencia en la literatura, el legendario Despeñaperros podrá dejar de ser la única y angosta puerta para la España Bética una vez que la variante Brazatortas-Córdoba sea una realidad, al comienzo de la década de 1990 (ver informaciones al respecto en los dos últimos números). Entre tanto, demos luz verde a M. M. para que cuente su, digamos, penúltima experiencia.



Una «Pachorra» tirando de un Teco desdinado a Madrid.

L añojo con guarnición que me acaban de servir en el coche-restaurante-cafetería del «Torre del Oro» Barcelona-Sevilla resulta ser un sabroso estofado de ternera acompañado de verduras y patatas. Tampoco está mal la media botella de Valdepeñas que he pedido para amenizar el almuerzo ferroviario. Pero lo que verdaderamente acaba de dar un sabor realmente excitante al añojo son los 160 kilómetros por hora a que estamos corriendo entre Almansa y Albacete. No sé si ésta será la velocidad exacta, porque los coches del «Torre del Oro» no están equipados con tacómetros, pero como no tengo ningún motivo para poner en duda la palabra de RENFE, de que a partir del 1 de junio de 1986 algunos trenes que circulan por el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia van a correr a esta velocidad, me lo creo. Y será verdad, a juzgar por la meteórica celeridad con que vamos dejando atrás los primeros encinares castellanos. El estado de la vía —doble vía— es impecable, y la superficie del vino en el vaso apenas se agita. Las rectas son interminables y la marcha del tren no decae un solo segundo, lo cual resulta excitante en grado sumo.

Hacía bastante tiempo que quería viajar a, la para mí, lejana Andalucía. En parte por curiosidad y en parte para dar satisfacción a mis amigos y aficionados andaluces, que me habían reprochado tenerles marginados en mis reportajes. Con toda la razón del mundo. La oportunidad se me ha presentado con ocasión del puente de San Juan, que en Barcelona es fiesta. Cualquier excusa es buena para escapar a los horrores de las verbenas sanjuaneras. Este fue el primer paso. El segundo —y decisivo— fue consultar el mapa de la zona de Despeñaperros. Lo primero que saltó a mis ojos con el resplandor de un relámpago fue un nombre mágico: La Venta de Cárdenas, un caserío insignificante en plena Sierra Morena, a pie de vía. Cavilé que el viaje valdría la pena, aunque sólo fuera para hacer noche en esta venta de regusto quijotesco, y con un poco de suerte aún podría correr alguna aventura digna del hidalgo manchego.

«Descartando el desplazamiento en avión —que no es viaje, sino mero transporte—, quedan...».

En otro orden de ideas, este viaje me sirve también para constatar la encomiable decisión de RENFE de poner en circulación un tren rápido y confortable entre Barcelona y Sevilla. Y a juzgar por el índice de ocupación del coche en que viajo, parece que el éxito ha sorprendido a la misma empresa. Desde niño había oído hablar del interminable y azaroso viaje del «sevillano», con su secuela de retrasos e incomodidades. El «Torre del Oro» no tiene nada que ver con su cochambroso antecesor. Tira de él una potente 250 alemana y forman su composición coches «nuevemiles» y «diezmiles» climatizados, lo cual se agradece en estos primeros días de verano. Cuando uno habla de ir a Andalucía en tren, la gente se lleva las manos a la cabeza: «¡Pero tú estás loco!». Analicemos fríamente la cuestión. Descartando el desplazamiento en avión —que no es viaje, sino mero transporte—, quedan el coche particular y el autobús. ¿Que el

CON TODA SEGURIDAD.

CORREOS
TELEGRAFOS

En Correos y Telégrafos trabajamos en servicio de todos. Con seriedad y eficacia porque sabemos que nuestro trabajo es importante. Con medios modernos y avanzadas técnicas para que las distancias no cuenten.

Mejorando, creciendo, modernizándonos día a día para ofrecer mayor seguridad y menor costo. Para que los envíos y las comunicaciones lleguen donde tienen que llegar.

Con toda seguridad.

EL ▼ VISO

DIRECCION GENERAL
DE CORREOS Y TELEGRAFOS

«No cabe duda de que lo que se ha perdido en poesía lo hemos ganado en prosperidad y España ha dado un paso de gigante».

viaje en coche no es pesado? Mil kilómetros al volante son una verdadera paliza, sobre todo en verano, no sólo para el conductor, sino también para los pasajeros. En cuanto al autobús, ¿se puede imaginar peor suplicio que tirarse diez o más horas con las piernas encogidas mirando el cogote del viajero del asiento de enfrente? El tren tiene la ventaja sobre ambos de que el viajero no es zarandeado por los frenazos, tiene espacio vital a su alrededor y, cuando se le antoja, puede pasearse por el pasillo o tomar una copa en la cafetería. Aparte, claro está, del placer intrínseco de mirar sin sobresaltos por la ventanilla. El tren permite reflexionar y asumir la realidad circundante.

El «Torre del Oro» Sevilla-Barcelona en las fragosidades de Sierra Morena, entre Las Correderas y Venta de Cárdenas.

Catetos e hipotenusa

Como tengo ocasión de comprobarlo en Albacete, la ciudad manchega que hace medio siglo acogió a los voluntarios de las Brigadas Internacionales y al famoso André Marty.

Tras una breve parada, reemprendemos la marcha con rumbo aproximado Noroeste, cuando lo más lógico hubiera sido tirar hacia el Suroeste. Estas son las perniciosas secuelas de una Red ferroviaria improvisada sobre la marcha y con un criterio radial. El viaje de Barcelona a Sevilla se podría acortar en unos 200 kilómetros en números redondos si los trenes, en lugar de subir a Alcázar de San Juan desde La Encina, cortaran directamente hacia Linares, evitando Despeñaperros al Norte. Es decir, recorrer la hipotenusa del triángulo Linares-Alcázar-La Encina en lugar de recorrer dos catetos.

Esta interesante locomotora de la serie 278 (antigua 7800) es conocida por «La Pachorra» o «La Panchorga», que no hay unanimidad al respecto.

Estación de Córdoba: el «Torre del Oro», a punto de partir.

Otro inconveniente es la segunda inversión de marcha que debemos efectuar en Alcázar de San Juan. La primera fue en Valencia, donde el tren se metió en lo más hondo de la estación término y tuvo que salir marcha atrás después de que le hubieran acoplado una nueva máquina por cola. Los viajeros, que ya hemos aprendido la técnica de dar la vuelta a las butacas, lo hacemos con la rapidez que presta la costumbre.

Alcázar de San Juan, el importantísimo nudo ferroviario de la mitad Sur de la Red española, no tiene nada que ver con lo que me había imaginado de acuerdo con la carta que me envió doña Encarna Hernández y que tuve el placer de reproducir en mi libro «Máquinas, maquinistas y fogoneros». En su limpia y aséptica playa de vías no se divisan las tradicionales carbonilleras, que «se desplegaban entre los vagones para disputarse el preciado tesoro». Ni con lupa encontraríamos el menor rastro de carbón o carbonilla en el balasto, ni al guarda persiguiendo a las carbonilleras.

En Alcázar nos quitan la 250 y nos ponen una 269, y así salimos entocados directamente hacia el Sur, hacia Andalucía, por una llanura que se pierde de vista. Un molino lejano me trae a la mente el recuerdo de unos versos que aprendí en el colegio:

«Un molino, perezoso a par [de viento,
un son triste de campana,
un camino que se pierde pol- [voriento,
surco estéril de la tierra cas- [tellana...».

Sólo que el molino no mueve sus aspas, el camino que se pierde polvoriento es la bien asfaltada Nacional IV, el son triste de las campanas resulta ahogado por los bocinazos de los camiones TIR y la tierra castellana presenta un aspecto muy lozano con los trigales en sazón y los viñedos perfectamente alineados. No cabe duda de que lo que se ha perdido en poesía lo hemos ganado en prosperidad y España ha dado un paso de gigante.

Al llegar a Valdepeñas, despliego el mapa y me dispongo a observar y no perderme detalle del famoso paso de Despeñaperros, el portillo que canaliza el tráfico de la meseta al valle del Guadalquivir, la verdadera llave de Castilla y ruta obligada de todas las invasiones que ha sufrido España desde el Sur, y cuya posesión ha ocasionado batallas tan importantes como las de las Navas de Tolosa y Bailén.

Fragosidades de Sierra Morena

Despeñaperros, su espectacular escenografía, no defrauda al viajero curioso. Es un desfiladero prototipo. Después de Almuradiel, el tren empieza a perder altura y hundirse en un tajo que alcanza su máxima espectacularidad a partir de la Venta de Cárdenas, entre riscos escarpados, túneles y gargantas sombrías. Es un paso realmente angosto que el tren comparte con el río Magaña y el ramal ascendente de la Nacional IV, que recientemente ha sido desdoblada. Es tan estrecho, que no hay espacio material para tender una doble vía, como hubiera sido deseable para hacer frente al intenso tráfico que discurre por esta línea, prácticamente la única que comunica Andalucía con el resto de España. A pesar de la saturación de la línea, gracias a los eficientes operadores del CTC de Linares, los trenes pasan al segundo, como tendré ocasión de comprobar mañana.

«No vi un solo perro, ni despeñado ni por despeñar...».

El tiempo que el «Torre del Oro» tarda en atravesar Despeñaperros se me hace corto. Al cabo de unos pocos minutos salimos a unas amplias lomas, dejando atrás las fragosidades de Sierra Morena y el recuerdo romántico de sus bandidos. Estamos ya en tierras donde nacen los verdaderos toreros.

Bastante antes de llegar a Linares, la visión de los olivares, verdaderos bosques de olivos tirados a cordel, confirman al viajero que se halla en Andalucía. Tampoco faltan los inevitables cortijos de paredes encaladas. Uno es de ideas estereotipadas y le gusta que la realidad responda exactamente a lo que se había imaginado o le habían explicado. Con lo que no contaba era con los inmensos campos de amarillos y disciplinados girasoles. Poco después damos vista al Guadalquivir, que baja crecido y terroso, y cuyo curso no dejaremos hasta Córdoba, donde me apeo del «Torre del Oro» dando por concluido el viaje.

En el andén me esperan mis buenos amigos Juan Afán, ferroviario insigne, y Luis Barroso, presidente de la Asociación Cordobesa de los Amigos del Ferrocarril, que, tras los saludos de rigor, se apresuran a llevarme a la sala de actos del Regimiento de Ferrocarriles para proyectarles mis películas de trenes de vapor.

* * *

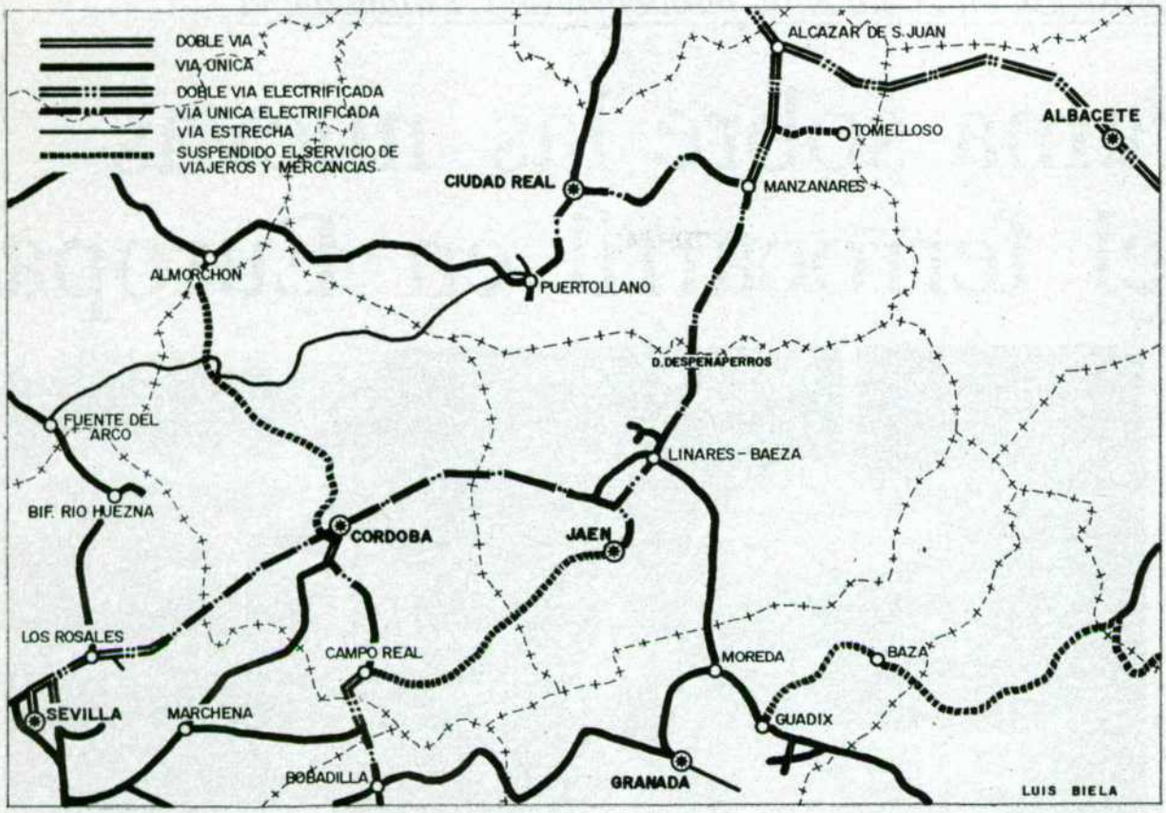
El único inconveniente de viajar en tren es que después uno no tiene vehículo para cazarlo. Afortunadamente, sí lo tiene Luis Barroso, el cual, juntamente con Juan Afán, me acompañaron a Despeñaperros y me hicieron de guías. Durante el viaje, este último no dejó de ilustrarnos con su ciencia y sus recuerdos ferroviarios. Lástima no haber tenido un magnetófono a mano; se habría podido escribir un libro con lo que nos llegó a contar. El viaje de Córdoba a Despeñaperros, más de 100 kilómetros, se nos hizo corto. Ya en plena faena, en las cercanías de Las Correderas, la visión de una casilla abandonada junto a la vía le inspiró gratas reflexiones:

—¡Qué bien se lo pasaría aquí un matrimonio viendo pasar los trenes!

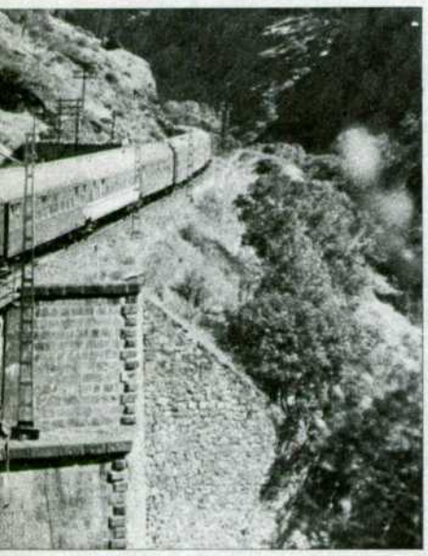
Santo optimismo. Nos tememos que las ilusiones de don Juan Afán —que creció y se crió en una casilla semejante— no se correspondan con las de la gente contemporánea, que las cifra en vivir amontonados en grandes ciudades. Me temo que ningún ferroviario contemporáneo estaría dispuesto a vi-

«Despeñaperros, en Sierra Morena (del lado de La Mancha)». Grabado de Gustavo Doré, en «Viaje por España», 1862-73.

El expreso Barcelona-Almería, cruzando un puente sobre el río Magaña.



«Recorrer la hipotenusa del triángulo Linares-Alcázar-La Encina en lugar de recorrer dos catetos...», sugiere M. M. (Mapa de L. Biela.)



vir en una casilla. Lo que ocurre es que Juan Afán es un ferroviario de corazón, visceral, y sólo ve la vida a través del prisma del ferrocarril. Cuando me acompañó a visitar la estación de Córdoba —donde tiene vara alta—, sus antiguos compañeros le gastaban bromas de buena ley:

—¿Para esto te has jubilado? ¡Si te pasas el día en la estación!

Juan Afán lleva el tren en la sangre

Don Juan Afán no lo puede remediar. Lleva el tren, el tren de vapor, para ser exactos, en la sangre; se ha identificado con su profesión. Lo cual es una ventaja, pues siempre será más feliz y eficiente un hombre así que el que ejerza su profesión a regañadientes.

Pasamos una mañana muy amena y divertida en Despeñaperros, donde cazar trenes es relativamente fácil. Desde el ramal descendente de la Nacional IV, el primitivo, el que discurre por lo alto, se tienen varios y excelentes puntos de vista. Incluso hay un mirador, que parece construido ex profeso para los aficionados al ferrocarril, desde el que se tiene una vista de todo el desfiladero y la vía. El tren pasa a nuestros pies como una maqueta ferroviaria.

Por la noche se volvieron a Córdoba y yo me instalé en la Venta de Cárdenas, que no era el mesón quijotesco que me había imaginado, sino un vulgar parador de carretera con la televisión emitiendo a tope los partidos del Mundial de Méjico, al unísono con el tableteo de las máquinas tragaperras y los aullidos de las naves espaciales derribadas por los marcianitos. El mare mágnum acústico resultaba aturdidor, pero no parecía afectar a los camioneros, que no apartaban los ojos de la pequeña pantalla. No cabe duda de que el hombre, para sobrevivir, desarrolla mecanismos de defensa frente a la agresión acústica y pasa de todo.

Afortunadamente, a las siete de la mañana del día siguiente, cuando me puse en camino, el silencio era absoluto, el cielo terso y la sierra olía gloriosamente a jara, todo lo cual me reconcilió con la vida. Me eché la mochila al hombro y tiré vía abajo, en busca de puntos de vista de estos que se han de ganar a pulso. Fue una jornada bien aprovechada, pero muy calurosa a partir del mediodía. Los rigores climáticos de Andalucía no son ningún mito, como tuve ocasión de comprobar mientras pateaba el balasto bajo un sol de justicia, el mismo sol que, siglos ha, hizo dar media vuelta a los guerreros noreuropeos que habían acudido a echar una mano a Alfonso VIII y Sancho de Navarra para contener a los salvajes almohades y no pudieron resistir el calor infernal de sus cotas de malla. Otra constatación: no vi un solo perro, ni despeñado ni por despeñar. Vi, en cambio, multitud de conejos, algunos de los cuales llevaban su desvergüenza hasta el extremo de corretear por el balasto. Los trenes pasaron todos al segundo, lo cual es de agradecer.

«... Un mirador que parece construido para los aficionados al ferrocarril, desde el que se tiene una vista de todo el desfiladero y la vía».

A las siete de la tarde, deshidratado y hambriento, esperaba sentado sobre unas traviesas creosotadas de la desierta y abandonada estación de Venta de Cárdenas el tren que me reintegraría a la civilización. El reloj estaba parado a las 14.35, y desde un «poster» desteñido, agentes y azafatas «renferos» me deseaban cordialidad. A las 19.55 subía a una unidad 600 verde y plata, el único tranvía con destino a Linares (el único tren, para ser exactos) que paraba en la estación.

Una hora más tarde me apeaba en el muy importante nudo ferroviario de Linares-Baeza y, tras consultar el horario de trenes, me enteraba de que la próxima circulación a Córdoba era el Irún-Algeciras, a las 12.45, el «tren de los moros», como lo he oído llamar. En estas situaciones, el cazador de trenes ha de saber tomarse las cosas con filosofía. Cené en una fonda de la plaza y después, sentado en un banco de la estación, me entretuve contemplando el tráfico ferroviario y las maniobras de los trenes de mercancías. En un vagón pude leer una pintada con «spray»: «¡En catalá!», lo cual, a las doce de la noche, muerto de sueño y en plena Tierra de María Santísima, resultaba subliminal.

El Irún-Algeciras llegó con unos pocos minutos de retraso, pero tuve suerte y pude instalarme en un departamento casi vacío. A las tres menos diez llegaba a Córdoba la Morisca, tal como la adjetivó el gran Antonio Machado. **M. M.**