

El tren multicolor y la Vía Verde desde Valdealgorfa al Delta del Ebro

El 6 de mayo de 2017 en dos sedes distintas se fabricaron las piezas del tren multicolor del Reicaz. La primera factoría tiene su sede en la Romareda sita en la calle Juan Pablo II de Zaragoza. Allí se diseñaron los primeros elementos del trenecillo que recorrería la vía férrea desde el Bajo Aragón hacia el Mediterráneo en la desembocadura del Río Ebro. A las 7 de la mañana embarcamos la exquisita mercancía en el transbordador "Therpasa" pilotado por el Capitán Luis. Allí cargamos las personalísimas piezas femeninas de diseño exclusivo Engracia, Conchi y Eva. A ello se sumaron los irrepetibles engranajes de la maquina del tren Nacho, Juan, Paco y Carlos. Contamos con una participación especial. Se trataba de la pieza exótica importada desde Brasil para un perfecto ensamblaje: Wellington. Igual que los grandes transatlánticos el "Barco de Therpasa" tomó puerto por segunda vez en la factoría "Príncipe Felipe". Está situada en la Avda. Cesareo Alierta. Allí se habían construido el resto de los elementos para formar el tren. Nuevas piezas elaboradas con exquisita precisión a mano se sumaban a la causa. Las piezas mixtas Ramón-Pilar, Domingo-María Emilia, el trípode Ángel, Mila y Martín, la pieza férrea de Jesús y la pieza de arquitectura de Javier.

Con todos los elementos debidamente cargados y fijados en las bodegas del barco nos pusimos en marcha con rumbo hacia el Bajo Aragón. La primera parte de nuestra navegación ya había sido probada por alguna de sus piezas como forma de rodaje. El recorrido hasta la Cartuja Baja e incluso hasta El Burgo de Ebro se había realizado recientemente por alguno de sus integrantes. Después surcamos la ruta del Tambor y del bombo de Aragón declarada de interés turístico internacional. Pasamos por Híjar y Alcañiz dejando a babor y a estribor los diversos pueblos que conforman esta ruta de tradiciones. Fue un guiño cariñoso para los grandes ausentes de este tren multicolor Sagrario y José Mari que nos acompañaban en el corazón.

En un lugar secreto del Bajo Aragón el intrépido Luis nos desembarcó. Realizó previamente una complicada maniobra de atraque en un mar calmado de Teruel. Estábamos a salvo de los espías industriales. Así no podrían descubrir nuestro prototipo de tren diseñado con excelentes ingredientes de anhelos, entrega e ilusión. Procedimos al ensamblado de la delicada maquinaria. Allí oculto a las miradas indiscretas montamos el trenecito multicolor de último diseño. Con habilidad suma y en tiempo record engarzamos todas las piezas con precisión. Cada uno sabía perfectamente la tarea que tenía encomendada. Y todos a una, como si hubiéramos ensayado esta experiencia colectiva en anteriores ocasiones, construimos un trenecillo con 34 ruedas. Su máquina montaba un motor alimentado por 17 turbo-corazones con cuatro válvulas cada uno y con potente cilindrada dispuestos en "V" de Valor, Voluntad, Verdad y Vocación. Todos los vagones estaban perfectamente ensamblados por la amistad, el cariño y la camaradería. El último retoque fino técnico lo dio Nacho asegurándose de que ningún eje de las múltiples ruedas de nuestro prototipo rozara.

Este tren tiene varias particularidades en su diseño: es elástico y está construido con sueños, ideales y afectos. Nunca ninguna empresa dedicada a la fabricación de trenes como CAF, Alstom, Siemens, etc. había sabido dar forma a un tren con estos materiales. Sus propiedades elásticas, sus sutiles vínculos, sus soldaduras de abrazos, sus tornillos y tuercas de recuerdos daban unas propiedades aerodinámicas al tren que le permitía llegar a cualquier parte del mundo. Podía estirarse alcanzando más de un kilómetro o encogerse para concentrarse en pocos metros reagrupando sus piezas para ultimar ajustes e intercambiar experiencias. Tenía la capacidad de ensancharse para fundirse con los campos de olivos y almendros o encogerse para atravesar los barrancos estrechos del camino. Podía crecer hacia la luz hasta alcanzar el sol del ideal y el cielo de los anhelos o replegarse en sí mismo encerrándose en la oscuridad del interior de un túnel. Nuestro tren cambiaba de forma continuamente exultante de vida y entusiasmo.

Comenzó su andadura colocado en una aparente vía muerta y circuló despacio sus primeros metros haciendo el rodaje. Nos aseguramos de que todo encajaba a la perfección también con el movimiento. Así llegamos a la antigua estación de Valdealgorfa donde con la máquina del tren y los vagones bien enganchados comenzamos a rodar ya a un ritmo alegre y saltarín. El tren de sueños contruidos se estiraba y se encogía dejando una estela de alegres colores que resaltaban sobre el verde de campo y el marrón gris de la roca. Avanzamos por un estrecho camino férreo con serpenteantes curvas y salpicado por túneles escasamente iluminados que obligaban a encender los faros de nuestro prototipo recién inaugurado.

Cerca de la estación de Valdealgorfa hay un largo túnel de piedra de 2,7 kilómetros de longitud que bordeamos porque estaba cerrado por desprendimientos. Pero este túnel es muy interesante. Está orientado astronómicamente como lo están las grandes catedrales góticas. Cada equinoccio de primavera (21 de marzo) y de otoño (21 de Septiembre) los rayos de sol atraviesan con precisión de extremo a extremo toda su longitud. El momento equinoccial es aquel en que el día y la noche duran lo mismo.

Este juego de luz y oscuridad se alternó y nos envolvió en el camino como si de un viaje acelerado en el tiempo se tratara. En efecto los días y las noches se sucedían a gran velocidad en nuestra travesía. Mágicamente nuestro tren multicolor nos permitía viajar también en el tiempo.

La entrada en las noches de los túneles fue toda una experiencia vital. El paso de la Luz a la Oscuridad, que se repitió tantas veces, nos permitió bucear en nuestro interior. Se despertaban emociones contradictorias cuando dejábamos de ver y de controlar el espacio sobre el que avanzábamos. El silencio, el frescor e incluso la humedad del túnel se metían en nuestro cuerpo y en nuestras mentes. Los miedos atávicos podían dominar nuestro ser. El sentido del equilibrio, sin la vista, se alteraba. La falta de estímulos externos provocaba que emergieran nuestras vivencias. El ansia de la llegada del final del túnel hacia a veces, interminable y angosto su recorrido. También la presencia cercana de los compañeros nos ayudaba en la gestión de nuestras vivencias y en la superación de nuestros temores. Los "faros" del tren de los demás nos alumbraban y acompañaban en el tránsito de la noche. La presencia de los otros además de gustosa se hacía necesaria. En la oscuridad la posibilidad de seguir la estela de quién nos precedía portando luz hace más fácil el tránsito por la penumbra. En el tren de colores la amistad y la cooperación se hacían dulcemente imprescindibles.

La orientación del túnel equinoccial también nos invitaba a pensar en cómo orientamos nuestra propia existencia. ¿Nos dirigimos hacia la Luz o hacia las sombras?. ¿Construimos nuestras vidas y nuestros túneles bien orientados o nos perdemos en el intento?

Avanzábamos discurrendo con las narices pegadas a los cristales simbólicos de las ventanillas del tren. Nuestros ojos curiosos disfrutaban viendo los paisajes con que nos obsequiaba el recorrido. Campos de olivos, vid, almendra adornaban nuestro esfuerzo. Las conversaciones entre las piezas del tren se perdían entre extensos y frondosos bosques de pinos.

Como cuando éramos niños en aquellos trenes de pasillos corridos nos íbamos cambiando de vagón. Mientras lo hacíamos conversábamos con los que iban en los primeros convoyes. Después volvíamos hacia atrás y nos juntábamos con otros pasajeros-piezas de nuestro tren. Trenzábamos conversaciones al mismo tiempo que pedaleábamos impulsando el tren multicolor por un camino llano. En otras épocas el maquinista del tren estaría alimentando la vieja caldera con carbón. Pitaría con estruendo para avisar de su presencia a los incautos viandantes. El camino era hermoso y cambiante. Tan pronto se cerraban las paredes de las montañas para atravesar por un desfiladero como se abrían los paisajes en campos inmensos de olivos y almendros.

Los primeros 11 kilómetros eran de bajada por lo que el trenecillo avanzaba con ritmo alegre y cantarín. Los siguientes 10 kilómetros había una suave cuesta que alcanzaba los 516 metros de altitud en Valjunquera. Los 17 turbocorazones empezaban a dar muestras de fortaleza alcanzando con soltura este primer tramo.

Proseguimos hacia la estación abandonada de Valdeltormo. Nos adentramos seguidamente en la cuenca del Matarraña atravesando un frondoso pinar. El camino está lleno de bosques de pinos, almendros y olivares del que disfrutamos mientras cruzamos cerradas curvas y varios túneles. El río Matarraña ha excavado con los siglos hermosos barrancos y esculturas en las piedras con recodos de río formando balsas naturales que invitaban al baño primaveral. Sobrevolamos este río atravesando un antiguo viaducto sobre de 300 metros de longitud. Estamos en el kilómetro 21,8 de la vía verde de la Val del Zafán.

Avanzamos con nuestro tren multicolor y llegamos a la estación de Torre del Compte que está mejor conservada. Antes de llegar a la última estación turolense de Cretas pasamos por la estación de Valderrobles donde desde un altiplano se divisan ya las Tierras Altas del Ebro de la provincia de Tarragona.

Iniciamos un suave descenso despidiéndonos del Matarraña y dirigiéndonos hacia la cuenca del río Algars que es la frontera natural que separa Aragón de Cataluña. Un nuevo viaducto del Algars nos permite sobrevolar las aguas del nuevo río y alcanzar la estación de Arnes – Lledó (Kilómetro 39,9).

Desde aquí el tren multicolor continuó por el camino senderista de la Terra Alta (Tarragona) atravesando varios túneles y tras recorrer 5 kms llegamos Horta de San Joan. Siguiendo la vía llegamos a ver la montaña llamada Muela d'enCanar. Nos acompaña un nuevo río: Canaletas. Dos viaductos majestuosos nos permiten proseguir el viaje: el del Barranc del Molí del Cap en el kilómetro 8,5 y el del Barranc de la Balloca en el kilómetro 10. Tiene grandes arcos de piedra que rememoran los acueductos romanos.

Descubrimos la ermita de Sant Josep que nos anuncia la proximidad de Bot en el kilómetro 13 de la vía de la Tierra Alta. Allí hicimos una breve parada para repostar y dar tiempo a que Ángel y un grupo de colaboradores pudieran darnos alcance tras superar una pequeña avería. Hay un antiguo vagón de tren que hace de pequeño bar con un merendero y una zona de ocio. Un rebaño de cabras perturbó nuestro reposo y nos permitió disfrutar de muchos cabritillos juguetones que acompañaban a sus madres. Continuamos atravesando túneles y viaductos llegando a la estación de tren de Prat del Compte derruida. Avanzando llegamos al kilómetro 23,7 donde se ubica la estación de Pinell de Brai donde concluye la vía verde de la Tierra Alta.

Continuamos ruta por la vía verde del BaixEbre hasta Tortosa. Dejamos el río Canaletas y bordeamos el río Ebro por el margen derecho. Este tramo tiene una longitud de 26 kilómetros. Coincide con el antiguo camino que hacían los peregrinos que iban a Santiago de Compostela desde la zona del bajo Ebro. El tren paró a repostar en la estación de Benifallet convertida en un Albergue-Bar. Allí recargamos los depósitos proveyéndonos de agua, cerveza, jamón, mejillones, bocadillos de tortilla, fruta y ricas viandas. También las fotos, los vídeos grabados del descenso, las animadas conversaciones, las sonrisas y las miradas cómplices contribuían a alimentar los depósitos del tren. Su avanzado sistema de combustión permitía aprovechar el combustible biológico para continuar nuestra marcha.

Avanzamos hacia Xerta atravesando maravillosos parajes y empezando a sentir la brisa marina del Mediterráneo. Continuamos viaje hacia Tortosa por el canal derecho del Ebro.

Al llegar a Tortosa varios vagones del tren se desengancharon. En ellos iban Engracia, Conchi, Carlos, Mila y Paco se quedaron cargando sus maquinarias en la embarcación de

Therpassa que nos esperaba allí. El resto del tren continuó viaje hacia el mar hasta llegar al Hotel “MediterraniBlau” y a la zona conocida como “Urbanización Eucaliptus” donde la máquina del tren paró definitivamente su viaje. La alegría, la emoción, el entusiasmo y el cansancio de las partes del tren necesitaron un buen engrase de la maquinaria con ricas cervezas y picoteos y finalmente volvimos a llenar nuestros depósitos con el menú de este restaurante. Dejamos el tren durmiendo en el Parque Natural del Delta del Ebro. Varias gaviotas, garzas reales y garcetas hicieron noche cobijadas en los vagones del tren. Nos susurraron en sueños las tradiciones y los secretos del lugar. ¿Los recordáis?

J Carlos Marco