

EL EXPRESO DE MADRID

Luis Carandell

«¡Almendras garrapiñadas! ¡Almendras de Alcalá!».

El grito del vendedor de la estación de Alcalá de Henares era como un premio para el viajero que había pasado la noche en el tren. Faltaba ya muy poco para llegar a la estación de Atocha. Hacia fines de los años cuarenta cuando yo, como estudiante barcelonés en Madrid, empecé a frecuentar los vagones de segunda del que entonces se llamaba «Expreso de Madrid», ese viaje era una verdadera expedición.

Mi recuerdo de aquellos trenes de humeantes locomotoras que de pronto, no se sabía bien por qué, se quedaban parados en medio de la vía, despierta en mí hoy una incondicional admiración y agradecimiento por la velocidad de los trenes actuales, que aún parecerá poca a los usuarios más jóvenes.

En los años cuarenta, tomar el tren era una meditada decisión, objeto de largos preparativos. Los billetes tenían que reservarse con mucha anticipación haciendo largas colas o recurriendo a algunos intermediarios que aseguraban tener buena mano en las taquillas de la RENFE. Al viajero que, el mismo día de la salida del tren, decidía tomarlo, no le quedaba más remedio que aquella dramática solución de «pagar doble» al ser descubierto por el revisor. En última instancia, tenía la posibilidad de tomar el «Correo», un tren que paraba en todas las estaciones e incluso apeaderos y que invertía veinticuatro horas largas en el recorrido entre Barcelona y Madrid.

En invierno solía estropearse la calefacción y la gente iba aterida de frío. En verano, los señores del compartimiento se empeñaban en abrir las ventanas dejando paso a la carbonilla, consustancial a los viajes de entonces, que se metía en los ojos de los viajeros y teñía inconfundiblemente las blusas blancas de las mujeres y los cuellos y puños de las camisas, también blancas, pues entonces no las había de otros colores, de los hombres.

Nada más salir de la estación de Francia o del apeadero del Paseo de Gracia, siempre había alguien que proponía apagar la luz para echarse a dormir y dos o tres viajeros que se resistían a ello diciendo que era muy pronto y que la luz del compartimiento no debía apagarse hasta llegar a Tarragona o a Reus a fin de esperar a que subieran al tren los viajeros de esas ciudades.

Las conversaciones en los trenes, de aquella época giraban en torno a una serie de temas que parecían responder a un «manual de urbanidad» ferroviario. Las del Expreso de Barcelona a Madrid trataban casi siempre sobre el carácter de los catalanes y su comparación con el de los habitantes de otras regiones españolas, de Madrid especialmente. La «batalla del Ebro» que siempre se libró, al menos dialécticamente, entre las dos ciudades registraba en las conversaciones del vagón una especie de amistosa tregua. Mientras los barceloneses del compartimiento reconocían las excelencias del «ambiente» de Madrid y lo muy simpática y acogedora que la ciudad era, los madrileños solían decir aquello tan «ferroviario» de que «los catalanes son muy suyos pero, cuando son amigos, son amigos».

Otra inevitable conversación versaba sobre el comportamiento de aquel particular tren y de los trenes en general. Cuando el convoy enfilaba con cierta pereza los túneles de La Argentera o se detenía demasiado tiempo en los riscos de Flix o Mora la Nueva, siempre había un señor que afirmaba: «el tren lleva retraso pero lo que tiene es que luego lo gana».

Las primeras horas del viaje, cuando no se salía con la suya el señor que quería apagar la luz porque ya había cenado y tenía sueño, se dedicaban a la amigable cena con mutuos convites. El Expreso era un tren más adecuado para el discreto bocadillo o la reglamentaria «bolsa de viaje» comprada en la estación (con su filete empanado, su huevo duro y su plátano) que para las tarteras que menudeaban en los compartimientos del «Correo». Los españoles sabemos muy bien lo que una persona quiere decir con la expresión «¿si ustedes gustan...?» Sabemos que hay que responder sencillamente: «Qué aproveche». En los años cincuenta, cuando empezó tímidamente el turismo, se encontraba uno en los trenes a extranjeros que se tomaban aquel ofrecimiento al pie de la letra y eran capaces de comerse media tortilla o un par de chuletas a cuenta del cortés compañero de viaje. Con todo, la gente era sincera al ofrecer parte de la comida que llevaba y, con frecuencia, se participaba en apetitosos intercambios.

Como el tren paraba mucho tiempo en las estaciones, bien fuera para esperar al «ascendente», bien para cargar agua o por cualquier otra razón, había tiempo de bajarse a comprar bocadillos o a tomar algo en las cantinas y fondas de las estaciones. Siempre recordaré el multitudinario desayuno de café con leche servido en jarra de aluminio, ya mezclado, y un extraño bollo, que se ofrecía de madrugada a los viajeros que iban a Barcelona, en la estación de Mora la Nueva. Las fondas de las estaciones del trayecto ofrecían una gran variedad de productos locales: almendras garrapiñadas de Alcalá, bizcochos borrachos de Guadalajara, yemas de Almazán en Medinaceli, fruticas de Aragón en Calatayud, o «adoquines» en Zaragoza, esos inmensos caramelos de varios gustos envueltos en papeles con letras de jotas dedicadas a la Virgen del Pilar.

El coche-restaurante, todavía decorado en el elegante estilo de principios de siglo, era, por su concurrencia, el antecedente del actual Puente Aéreo. Había allí industriales y comerciantes catalanes que iban a Madrid a «resolver asuntos», abogados con despacho en las dos ciudades y políticos que iban a la capital o volvían a ella. En el vagón-restaurante había habido siempre estupendas tertulias, durante la cena o después de ella y también a la hora del desayuno. El gran Josep Plá que, durante años, en el

primer tercio del siglo, fue corresponsal de periódicos catalanes en Madrid, contó en sus artículos algunas sabrosas anécdotas de este viaje entre Barcelona y Madrid y de las tertulias del coche-restaurante. Cuando, por ejemplo, después del 14 de abril de 1931, un grupo de políticos contemplaba, a la hora del desayuno, los solitarios campos de la provincia de Guadalajara y uno de ellos comentaba: «Qué quieren que les diga, a mi, este paisaje no me parece muy republicano».

El vagón-restaurante tenía un itinerario fijo, una especie de rito que sus asiduos conocían perfectamente. Salía de Barcelona y era desenganchado en Mora. Por la mañana se añadía al tren otro coche-restaurante en Arcos de Jalón. En el viaje de vuelta, Arcos y Mora eran también las estaciones que marcaban el desenganche y el enganche del vagón. El camarero que pasaba con la campanilla cumplía una mera formalidad porque los viajeros conocían de sobras la carencia de los primeros y segundos turnos.

Desde los últimos años cuarenta he hecho incontables veces este recorrido entre Barcelona y Madrid o viceversa. Me llegué a aprender de memoria la sucesión de los paisajes que contemplaba desde el compartimiento. El viaje entre Madrid y Barcelona se hacía, de día, en el llamado «Rápido», una denominación que la experiencia a menudo desmentía. El recorrido entre la desnuda altiplanicie en torno a Madrid y la costa catalana, sigue, en sus diferentes tramos, el curso de tres ríos: el Henares, que abre, entre Guadalajara y Sigüenza, amenas aunque pequeñas vegas pobladas de chopos; el Jalón, que excava los riscos de la provincia de Soria por estrechos desfiladeros hasta regar los desiertos aragoneses y el Ebro, ya majestuoso en Zaragoza, y que rompe después por quebrados barrancos y meandros, camino de Cataluña.

Siempre pensé que este viaje en tren entre Barcelona y Madrid o Madrid y Barcelona podría configurar una excelente ruta turística con «parada y fonda» en las principales estaciones, que permitiría comprobar, en un recorrido de seiscientos kilómetros, la gran diversidad paisajística, artística y cultural de España.

Creo que no me queda por visitar ninguno de los pueblos que jalonan el camino de hierro, tanto el que pasa por el Bajo Aragón, que era el que se hacía en la época a que me estoy refiriendo, como el que pasa por la ciudad de Lérida. Todas las épocas de la historia del país, todos sus estilos artísticos están representados en los pueblos y ciudades de este itinerario.

Debo decir que, contrariamente a lo que afirmaba hace un momento, hay un pueblo en esta ruta donde no he estado nunca aunque he pasado muy a menudo por él, e incluso he tenido que aguantar frente a su estación, sin bajarme del tren, largas esperas. Estoy hablando de Casetas, un lugar donde probablemente no ha estado nunca nadie, salvo los que viven allí, pero por el que no hay español que no haya pasado alguna vez debido a la importancia que, desde el punto de vista ferroviario, tiene este pueblo de las inmediaciones de Zaragoza.

Muchos madrileños y barceloneses se sorprenderían de encontrar en la ruta que enlaza las dos ciudades gran número de extraordinarios monumentos, preciosos pueblos y paisajes de inesperada belleza. No hablemos ya de las dos ciudades mismas,

pues son muchos los madrileños que nunca estuvieron en Barcelona y no pocos los barceloneses que desconocen o no conocen bien Madrid. Tampoco es necesario recordar la belleza de la costa barcelonesa, con la joya modernista de Sitges, y menos aún la majestuosa ciudad romana de Tarragona, la vieja Tarraco que fue capital de la Hispania Citerior. Por el otro lado, saliendo de Madrid, hay una ciudad también romana, aunque sus restos no resisten la comparación con Tarragona, Alcalá de Henares, que se llamó Complutum y donde el cardenal Cisneros creó en el siglo XVI la Universidad Complutense. Alcalá es la patria de Miguel de Cervantes, como todo el mundo sabe, aunque no serán muchos los que hayan visto su casa y la capilla donde fue bautizado. Para quien visite la ciudad, una recomendación: no se olvide de comer en la Hostería del Estudiante o en algún otro de sus afamados restaurantes.

La provincia de Guadalajara es una de las grandes desconocidas de España. La atraviesan los automovilistas que van por la carretera de Aragón, precisamente por los paisajes menos atractivos de su tierra. A la derecha de la carretera, yendo de Madrid a Barcelona, está la comarca de La Alcarria, famosa por su miel y por la belleza de los pueblos, —Pastrana, Brihuega, Peñalver, Cifuentes, Trillo— que recorrió Camilo José Cela en su célebre viaje. A la izquierda, las comarcas del Campo y de la Sierra ofrecen los bellos y sobrios paisajes del valle del Henares y una serie de pueblos y pequeñas ciudades con muy buenas obras de arte. Hita, el lugar donde nació el «arcipreste-poeta» que sembró «avena loca ribera de Henares»; Cogolludo con su Palacio de Medinaceli; y, sobre todo, Jadraque y Sigüenza que son estaciones del ferrocarril de Barcelona. En Jadraque verá el viajero un hermoso castillo construido por el cardenal Mendoza en tiempo de los Reyes Católicos y, si está interesado en la historia de España, podrá visitar una curiosísima saleta que, en una casa del pueblo, decoró con pinturas Gaspar Melchor de Jovellanos. Sigüenza es famosa por su catedral, donde se encuentra la estatua del Doncel y por su castillo convertido en Parador. La capital de la provincia, Guadalajara, merece una visita, especialmente por su Palacio del Infantado.

Saliendo de Sigüenza, el Expreso entra en tierras sorianas. Aquí, la paleontología debe a la construcción de la vía férrea un importante descubrimiento hecho ya hace muchos años por el marqués de Cerralbo. Al abrir la vía del tren de Barcelona a la altura del pueblo de Torralba se encontró un cementerio de elefantes de los que poblaban la Meseta hace dos o trescientos mil años. En el pequeño museo allí abierto pueden verse los huesos de los *elephas anticus*, en el mismo lugar en que fueron hallados, junto a las armas de piedra de los cazadores que les dieron muerte.

Medinaceli fue, con el nombre de Ocilis, ciudad celtibérica que se hizo romana. Aún tiene un arco de triunfo de la época imperial en el cerro donde se alza el pueblo antiguo, cuyos habitantes han bajado casi todos a vivir a ambos lados de la carretera. El tren se mete después en el estrecho desfiladero del río Jalón hasta salir a Arcos y avanzar luego entre los pelados montes aragoneses. Allí está el monasterio cisterciense de Santa María de Huerta, el pueblo de Ariza con su viejo caserío de adobe, el balneario de Alhama de Aragón y las preciosas torres mudéjares de Ateca. Estamos ya a las puertas de Calatayud, una ciudad que merece la pena visitar por su interesante barrio antiguo. Seguiremos aún el curso del Jalón pasando por Morata, Calatorao y Epila hasta alcanzar el Ebro y llegar a Zaragoza.

El turismo ha sido injusto con Zaragoza. Se la considera una ciudad de paso, y, sin embargo, tiene muchas cosas interesantes que ver. El templo renacentista de El Pilar, la espléndida Seo, las antiguas torres de estilo mudéjar, la antigua Aljafería árabe, que actualmente es sede de las Cortes aragonesas, se complementan allí con muy buenos restaurantes donde comer el ternasco y beber los vinos de Aragón y algunos locales como el delicioso café cantante llamado «El Plata» o el cabaret Oasis.

A partir de aquí, viajamos constantemente a la vista del Ebro, el «padre-río» que dio nombre a la vieja Península. Fuentes de Ebro, Pina, Azaila y ya entramos en tierras turoloenses del Bajo Aragón con ciudades como Híjar y su Puebla, Calanda, donde nació el cineasta Luis Buñuel, Alcorisa, y otras que son famosas por las «tamborradas» con que los pueblos «rompen el alba» en la noche del Jueves al Viernes Santo.

Nuestro tren pasa ahora por Caspe, la ciudad del célebre Compromiso propiciado por San Vicente Ferrer para la sucesión de la Corona de Aragón, aunque, a decir verdad, el pacto fue firmado en el castillo de la vecina Alcañiz. Una zona de agreste montaña escolta nuestro viaje hasta llegar al embalse de Flix, ya en tierras catalanas. Las blancas colinas que rodean el Ebro en los parajes de Ascó y Vinebre recuerdan aquellas «colinas como elefantes blancos» de los que Hemingway escribió en sus relatos sobre la Guerra Civil española.

Con esto llegamos a la hermosa región del Priorato, donde se crían espesos vinos tintos, y atravesamos la abrupta cordillera que nos conducirá al Campo de Tarragona. Reus es una activa ciudad, patria de un personaje que fue protagonista en la historia del siglo XIX, el general Prim, cuya estatua cabalga en la plaza de su nombre.

Tarragona exige más de un día si se quiere recorrer su hermoso paseo alrededor de la muralla romana, visitar su Necrópolis, el llamado Palacio de Pilatos o el vecino Acueducto y cenar pescado frito en el viejo Serrallo portuario. Una serie de pueblos de veraneo, —Altafulla, Torredembarra, Calafell—, o de pequeñas ciudades como El Vendrell, Vilanova i la Geltrú o Sitges nos conducen, no hay pérdida, a Barcelona.

En mi tiempo, quiero decir, en la época en que yo era un empedernido viajero del ferrocarril Madrid-Barcelona, la ruta aquí descrita era la habitual. No recuerdo haber ido nunca, en aquellos años, por el itinerario que desde Zaragoza, conduce a Lérida a través de Tardienta, Sariñena, Monzón y Binéfar, y desde Lérida a Barcelona. Esta es ruta de paisajes oscenses en los que se presiente ya la proximidad del Pirineo. En el tramo catalán, los testimonios arqueológicos de la ciudad que se llamó Ilerda antes que Lleida o Lérida, la hermosura de sus campos de frutales, la majestad del monasterio cisterciense de Santa María de Poblet o de las murallas de la tarraconense Montblanc antes de llegar a la campesina Valls, reservan también muy buenas cosas al curioso viajero.

Hay que ver cuántos recuerdos vienen a la cabeza al oír el simple grito de «¡Viajeros al tren!».

