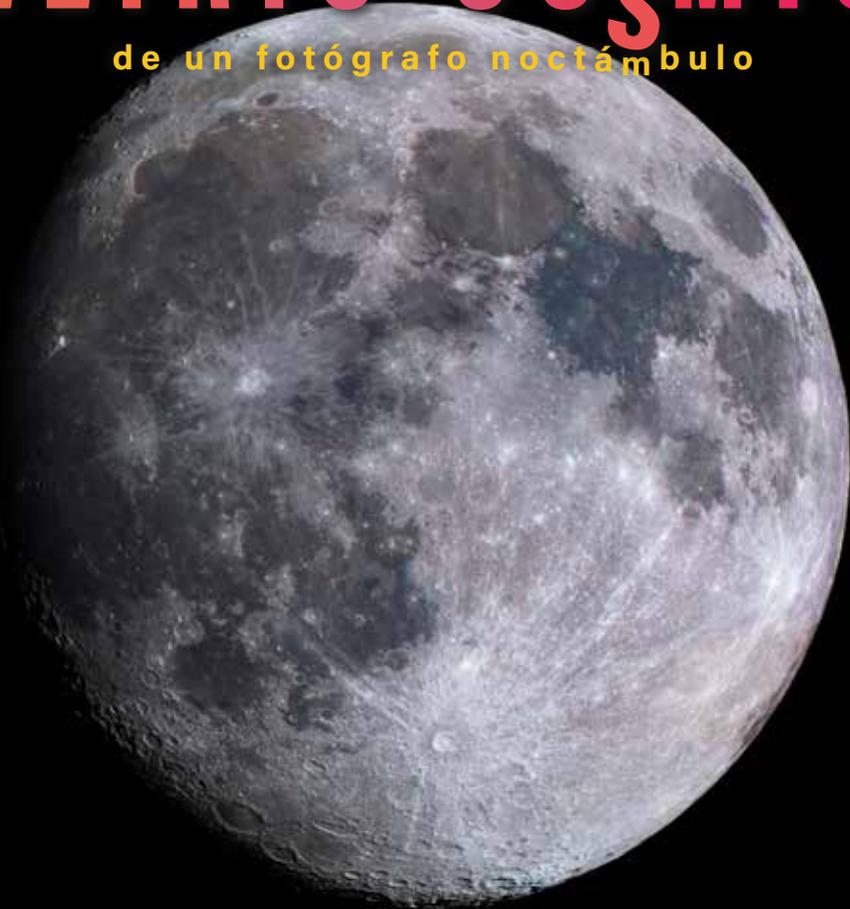


Oswaldo Felipe

Extravagancias astronómicas

# DELIRIO CÓSMICO

de un fotógrafo noctámbulo



Setenta fotografías para zambullirse, comprender el cosmos y conocer las técnicas con las que se cosecha la luz de la oscuridad. Imágenes del cielo que cuentan historias, evocan mitos, siembran preguntas y sueñan respuestas para mezclar divulgación con ficción en este delirio cósmico.

PRAMES

RUTAS DUCERE LENTE POR ARAGÓN

## Paisajes lunares siguiendo un ferrocarril histórico

Texto y fotos: Rafael Abadía Garralda

Cualquiera que observe una fotografía aérea de Zaragoza verá un gran oasis en medio de una cruz de campos y cultivos que aparecen bajo sí como el centro verde y vital de los cursos de los ríos Ebro, Gállego y, en menor medida, Huerva, junto al del Canal Imperial.

Y también observará que todo lo que se aparta del curso de los ríos constituye un paisaje blanco, ocre y, solo aparentemente, inanimado, pero bello y exultante de magnetismo.

Se trata de la estepa zaragozana; una sucesión de barrancos, vales, cerros y planas que, separadas por los cursos de agua y su incesante y certera erosión y conformación del valle, constituyen un paisaje singular, único, valiosísimo pero que los cánones culturales y la tradición, siempre esquiva a lo marrón, ocre o pardo, frente a lo verde y frondoso, no ha permitido valorar en su justa medida.

Nuestra siguiente ruta a degustar lentamente discurre desde la capital hasta la localidad de La Puebla de Albortón, bordeando uno de estos espacios, la plana de Zaragoza, destino y objetivo de ciclistas y caminantes pero no tanto de conductores.

Panorámica desde el camino al Alto del Sillero. Valmadrid. Foto Javier Romeo Francés





De nuevo discurriremos por un itinerario histórico que supuso uno de los hitos que la Revolución Industrial dejó como huella en Aragón. Es el trazado de lo que fue la línea de ferrocarril minero de Utrillas a Zaragoza, que entre 1904 y los albores de los años 70 unía estas dos localidades acercando, en un tiempo en el que las carreteras eran o pésimas o inexistentes, varias localidades a la capital maña.

Con objeto de aprovechar el potencial de las cuencas mineras turolenses, en el año 1900 se decide constituir la Sociedad Minas y Ferrocarril de Utrillas (MFU), para llevar a cabo su construcción. Como podemos leer en la web de la Asociación Turolense de Amigos del Ferrocarril (atafteruel.blogspot.com), «la adjudicación de la línea de vía estrecha se produce el 8 de febrero de 1901 otorgándose una concesión por 99 años; la construcción de la línea comienza en 1901 y se inaugura el 29 de septiembre de 1904».

Carretera unida a la antigua vía férrea

Era un trazado de vía estrecha, de 127 km, que partía de Utrillas y acababa en la estación zaragozana del mismo nombre, que aun hoy en día podemos ver levantada, aunque dedicada a unos usos que nunca podría haber imaginado.

Esta vía no se adapta a las condiciones que histórica y tradicionalmente han caracterizado a los trazados de vías férreas. Debido a las dificultades que a los trenes suponen las fuertes pendientes y las curvas de radio reducido, las grandes vías de ferrocarril suelen ceñirse y adaptarse al terreno, haciendo de necesidad virtud, y convirtiendo sus caminos en maravillosos testigos de paisajes, naturaleza y, en definitiva, en un incesante mimetismo con el entorno que hace que su recorrido sea un placer en sí mismo. Ejemplo de esto lo encontramos en esas vías verdes que han conseguido dotar de una segunda vida a lo que fueron caminos de hierro que el aparente progreso dejó un día de lado.

La vía tenía que cubrir un importante desnivel ya que partía de los 887 m de Utrillas y, una vez alcanzados los 1129 m de Segura de Baños, descendía hasta los 200 m de la estación zaragozana, lo que confiere un carácter especial y único a esta vía, jalonada de curvas de escaso radio y fuertes pendientes que necesitaron de locomotoras potentes y adaptadas a estas características y necesidades.

Tras una crisis en los años 50 y la nacionalización en la década siguiente, en 1966 dejó de prestar servicio, dejando tan solo un maravilloso trazado salpicado de estaciones y apeaderos que hoy en día, tan solo es posible adivinar al hacer el recorrido que *Ducere Lente* realizará a baja velocidad con nuestro vehículo. Así que decidimos dejarnos imbuir de aquel sabor del ferrocarril regional, tratando de ponernos en el lugar de los afortunados que pudieron un día disfrutar del camino, o de los maquinistas que tirarían de los trenes, al mando de algunas de aquellas locomotoras que hoy pueden verse en el Museo Minero de Utrillas.

Se trató de una vía de uso mixto, de modo que los habitantes de Munniesa, Belchite, Segura, La Puebla, Lécera, Valmadrid o Torrecilla entre otras, encontraban en este tren su unión con la capital y todavía hay testigos de lo que aquello fue. Afortunados y afortunadas quienes vivieron aquella experiencia de atravesar un camino, una vía que tan solo el hombre a solas o con tracción animal, había podido degustar y descubrir.

Fieles a nuestro espíritu tomaremos un punto de partida, aunque bien podría ser cualquier otro. Invitamos a nuestros lectores a que cada cual, cada conductor o conductora sea protagonista de su propia aventura de modo que el camino le muestre y le cuente algo y sea valedor o valedora de su propia experiencia para luego poder contarla y recomendarla. Nosotros partiremos de la antigua estación de Utrillas, en la vieja carretera de Castellón a Zaragoza, ya no asociada a trenes, vapor, carbón y aventura.