

TEXTOS-TEMA 9: LA RAYA EN CASTILLA Y LEÓN

En torno a Sabugal: truchas, franceses y capeias raianas

Tras detenernos un rato en Lageosa da Raia y recordar nuestras andanzas por el bazar de Ilídio, nos acercamos a comer a un pueblo vecino: Foios, pequeña aldea limítrofe con Valverde del Fresno, dispuestos a iniciar un viaje iniciático por los vericuetos gastronómicos del concejo de Sabugal. Acabamos de acomodarnos en el restaurante más popular y reconocido de los contornos. Se llama El Dorado, no tiene pérdida y el comedor es un salón con paredes de piedra, vigas de madera, mesas grandes y cómodas con manteles amarillos y varias bandejas de aperitivos aguardando. Aquí, unas guindillas con aceitunas, allí, melón con jamón y con morcilla fariñeira (hecha con pimentón extremeño que siempre se pasó de contrabando), un vino verde, un pan sabroso y un menú variado que comienza con langostinos al whisky, sorprendente y exquisita especialidad de la casa que, nos dicen, es una imposición española en la carta. Se acompaña con rebanadas de pan recién tostado.

Continuamos con truchas salseadas en escabeche muy ricas. Lo siguiente es bacalao asado con patatas al puñetazo. A saber: se asan las patatas al horno rociadas con un buen chorro de aceite de oliva. Se sacan, se aplastan de un puñetazo y se sirven. Así de contundente es la cocina en este rincón del Portugal profundo, en esta comarca de la Beira Alta portuguesa, en esta esquina lusa de media docena de pueblos agrupados alrededor de Sabugal, la capital del municipio.

Las porciones de bacalao son malejas, de la parte de la aleta, y no se disfrutan. Las patatas están buenas y después llega un cabrito asado delicioso con una salsa tradicional de la zona que se sirve en una copa aparte. El cabrito viene guarnecido por unos insulsos buñuelos de patata. En el restaurante hay mucho ambiente porque un sindicato bancario de pescadores celebra una comida amenizada con acordeones y el banquete ha llegado ya a la fase de coros y danzas.

Pero la materia prima más famosa de esta comarca portuguesa son las truchas del río Coa, que nace en la sierra, a un paso de España, y, aseguran por aquí, son las más oxigenadas de Europa. Pues bien, entre Foios y Sabugal, la capital del ayuntamiento, Antoine Tavares ha levantado una piscifactoría y en lo alto de una colina ha instalado un restaurante con vistas al valle, al bosque, al río y a los peces. El lugar se llama Trutalcoa. Por entre 25 y 30 euros se puede comer trucha recién pescada de primero, cabrito,

jabalí o cordero de segundo más los entrantes, el vino y el postre. Pero lo más divertido es que te prestan una caña y puedes pescar en una bonita laguna rodeada de césped cuantas truchas quieras, te las pesan, las pagas y te las llevas.

En esta región "raiana" de Ribacoa, a un paso de Valverde del Fresno y Navasfrías, se celebran cada mes de agosto, entre el 6 (Lageosa da Raia)) y el 25 (Aldeia Velha), 15 corridas fronterizas o "capeias raianas" que son únicas en el mundo. En 15 aldeas del ayuntamiento de Sabugal, se cumple una tradición ancestral, que parece tener su origen en el detalle de los ganaderos salmantinos con sus vecinos portugueses: les cedían unos toros de lidia en pago a las molestias ocasionadas por las frecuentes invasiones de sus tierras por las ganaderías bravas del campo charro.

Pero la característica que singulariza estas "capeias" es el "forcão" o forcón, una gran horquilla de troncos de carballo en cuyo interior se sitúan 30 hombres. Citan con ella a seis toros de 600 kilos practicando una danza ritual que algunos consideran de origen guerrero e influencia celta: mueven de arriba abajo el gran triángulo de madera mientras el toro lo embiste con saña y los hombres aguantan con fuerza y con maña.

La fiesta tiene un largo prelude: ir a la dehesa a por los animales y traerlos al pueblo, tentar un toro de prueba por la mañana, comer las familias, todos juntos, y, por la tarde, el forcón. Con la intención de conocer de cerca esta fiesta, que aspira a ser Patrimonio de la Humanidad, nos acercamos hace un par de veranos a Alfaiates, una de las 15 "aldeias" con "capeias raianas".

El coso es la plaza principal del pueblo y el tendido es un improvisado graderío de andamios, remolques, empalizadas, tablones, fuentes y hasta el "pelourinho" o rollo. A estos lugares no se accede por escaleras al uso, sino reptando, escalando, saltando y a puro pulso. Se trata de un caso paradigmático de chapuza ibérica: no pasa nada catastrófico porque la patrona de la fiesta, Nosa Senhora de Póvoa, vela. El día que deje de velar...

Al tratarse de una fiesta popular meridional, se cumple la regla estricta de que por cada tres minutos de emoción hay que aguantar una hora de improvisación, imprevistos y retrasos, que se solventan a base de cerveza y vino peleón. Hasta que, por fin, se escuchan unos tambores que imponen y el acto comienza envuelto en solemnidad.

La percusión de los bombos tiene el mismo ritmo que los autos de fe inquisitoriales o las procesiones austeras de Semana Santa y el sonido impresiona. Se despeja la plaza y aparecen cinco muchachas, ataviadas como vestales, que portan flores. Detrás, los mayordomos: cinco muchachos

solteros llevando espadas, alabardas y una bandera. Desfilan al son de los tambores, pronuncian discursos, gritan un emocionado "Viva la Raia", respondido al unísono por los 2.000 espectadores, la banda de música avisa de que el toro va a salir y comienza el forcón.

Los 30 privilegiados han agarrado la horquilla gigante y la bambolean ante el toro lanzando a coro un grito guerrero muy simple: "¡Uh, uh!" El morlaco embiste la madera (ver vídeo en hoy.es) hasta que lo agotan. Entonces, empiezan los recortes de toda la vida y se acaba la originalidad.

Estas "capeias raianas" con "forcão" tienen la solemnidad del rito y la emoción del reencuentro de los emigrantes, pero les falta la intensidad del peligro. El toro tiene los pitones embutidos en unas fundas, los recortadores se arriesgan más bien poco y no hay empitonamientos, aunque sí topetazos y revolcones.

Tras el tercer toro, una vaquilla sirve de iniciación a los adolescentes, hombres y mujeres (en el forcón adulto solo hay machos), que agarran la horquilla y, más que citar, asustan a la pobre vaca-cabra. Luego vuelve la seriedad del toro bravo y la fiesta acaba llevándose los bichos a la dehesa mientras los paisanos se van a cenar y a la verbena.

Dormiremos en O Pelicano, un hotel de habitaciones a 40 euros que se encuentra en la carretera de Vilar Formoso a Sabugal. O Pelicano tiene piscina, un prado con árboles y hamacas y un cartel en las habitaciones donde el dueño anuncia que se comportará con los clientes como los pelícanos con sus crías, dándoles hasta su sangre si la necesitan para alimentarse. Pero no hace falta llegar a tales extremos porque el jefe de O Pelicano ofrece un menú cerrado de 15 euros que incluye un self service de sopa, entrantes, postres y quesos, más el café, el pan, la bebida, los petiscos de aperitivo y dos platos principales de carne y pescado que te sirven los camareros cuantas veces quieras.

En este restaurante de la Raya se habla portugués en invierno y francés en verano. A pesar de dejar claro que somos españoles y entendemos el portugués, la carne es "viande", allí es "lá bas" y beber agua es "boire de l'eau". El aparcamiento de O Pelicano, en agosto, parece el salón del automóvil de París. Hasta mi Opel Corsa se acompleja al aparcar entre un Porsche Carrera y un Porsche Cayenne. Los coches son todos de matrícula francesa, todos de marcas alemanas: BMW, Audi, Porsche o Mercedes con el añadido sueco de algún Volvo.

Así es la Raya desde el otro lado de Valverde del Fresno hasta el otro lado de Xinzo de Limia, o lo que es lo mismo: entre Sabugal y Montalegre. Miles y

miles de portugueses emigrados a Francia regresan a sus pueblos y arrasan con todo: aparcan donde quieren, conducen como quieren y hablan el idioma que quieren, es decir, francés, hasta con sus bisabuelos de Bragança.

Este complejo de superioridad, que tiene su base en un poderoso complejo de inferioridad, los convierte en unos personajes despóticos e ineducados, que cambian la fisonomía de la parte norte de la Raya hispano-lusa convirtiéndola en un lugar inhóspito. No saludan ni aunque les chilles un buenos días en varios idiomas: "Bom dia, bonjour, buenos días, good morning..." No hay manera, ni se inmutan, ni un leve arqueado de cejas. Dan gritos en las piscinas, en los bares y en los pasillos de los hoteles como si fueran españoles de excursión. Se suben los cuellos de sus polos y sus camisas buscando una elegancia casual y desenfadada que no acaba de llegar y, sobre todo, parecen haber perdido las virtudes que adornan al portugués común: la educación, el silencio, el saber estar, la discreción y el orgullo de ser portugués.

Las chicas que trabajan en O Pelicano miran a los franceses con una mezcla de sorna, escepticismo y mala leche. "Ah, los franceses y las francesas, solo presumen y nos quitan los novios", ironizan.

La Raya, en agosto, pierde parte de sus encantos y todo gira alrededor de estos visitantes que presumen de coche y de dinero y reniegan de su idioma y de sus costumbres. En septiembre, todo vuelve a ser real: en la Raya y en Francia. ¡Menos mal!

Los judíos de Belmonte

De O Pelicano sin franceses nos vamos a Belmonte con judíos. Año de 1492. Por sorpresa, un decreto de los Reyes Católicos sacude las aljamas de Cáceres, de Hervás, de Valencia de Alcántara, de Alburquerque. Los judíos deben salir inmediatamente del país. Se organiza el éxodo a toda prisa. La Raya, hasta entonces un crisol de tres culturas, se ve zarandeada por la uniformidad forzada: o cristiano o expulsión. La caravana de expatriados cruza a Portugal por Valverde del Fresno, por Zarza la Mayor, por Valencia de Alcántara, La Codosera o Badajoz. Una placa junto al puente medieval de Marvão, a un paso de su piscina natural, recuerda que los judíos extremeños cruzaron por aquel lugar hace más de medio milenio.

El pueblo hebreo extremeño se diseminó por diversas localidades: los del norte, a Belmonte y a los pueblos de la Sierra de la Estrella. Los del centro y el sur, a Marvão, a Castelo de Vide, a Évora y Lisboa. Unos 100.000 judíos castellanos y aragoneses fueron acogidos por el reino de Portugal previo pago de una indemnización por los Reyes Católicos. Pero la persecución no acababa ahí. Cuatro años después, en 1496, los judíos extremeños en Portugal y todos sus correligionarios eran obligados por el rey luso, debido a la imposición matrimonial de una infanta castellana, a bautizarse colectivamente. A estos conversos judaizantes se les llamó de manera insultante marranos. El apelativo acabó lexicalizándose y así se conoció y se conoce a los judíos portugueses descendientes de los hebreos extremeños y españoles, a los criptojudíos que eran oficialmente cristianos, pero seguían clandestinamente la Torá y el Talmud. Estos criptojudíos o marranos extremeños sufrieron diversos avatares en Portugal. Algunos fueron asimilados paulatinamente por el entorno católico. Otros emigraron a Amsterdam, Orán, Salónica o Estambul. Hubo un grupo que se quedó en un pequeño pueblo de la Sierra de la Estrella llamado Belmonte y muchos sufrieron persecución y muerte en uno de los programas más cruentos que se conocen: el del 19 de abril de 1506 en Lisboa.

La capital portuguesa era azotada en esas fechas por la peste y las masas supersticiosas encontraron rápidamente un culpable con quien ensañarse: el judío. Cuentan las crónicas que ese día de abril de hace 500 años, algunos lisboetas aseguraron que un crucifijo de la iglesia de Santo Domingo resplandecía milagrosamente. Un judío converso y lúcido explicó el brillo por los efectos de la llama de una vela. La masa, frustrado el milagro, linchó y quemó al cristiano nuevo y formó una chusma que recorrió Lisboa durante tres días asesinando, violando y quemando 2.000 hombres, mujeres y niños judíos.

En 1531, los judíos volvieron a ser acusados de ser culpables de un terremoto que asoló Lisboa, aunque esta vez se pudo detener el inminente linchamiento. Mientras tanto, en Belmonte, una aldea situada a media hora de la frontera cacereña, 200 judíos conversos vivían una existencia tranquila, alejados de las persecuciones inquisitoriales. Pasaron los siglos y estos marranos belmontinos, varios de ellos descendientes de judíos extremeños, mantenían costumbres peculiares como encender una vela los viernes por la noche escondida dentro de una vasija o rezar a san Moisés y a la reina Esther. A medida que el miedo desaparecía, su criptojudaísmo iba saliendo a la luz. Con la dictadura de Salazar aún debían tener cuidado, pero tras la Revolución de los Claveles, se sintieron por fin libres.

En 1996, 490 años después del progom de Lisboa, inauguraron su sinagoga y en 2006, medio milenio después de la matanza lisboeta, inauguraron el Museo Judío de Belmonte: un homenaje a los sacrificados de Lisboa y a los perseverantes de Belmonte, esos marranos extremeños y castellanos que jamás abandonaron Iberia, que han resistido más de 500 años en Sefarad. Hoy, en Belmonte, a media hora de la frontera, vive la segunda comunidad judía de Portugal tras la de Lisboa. Son 140 hebreos, que se reúnen en su sinagoga y que han conservado su fe y sus ritos en la clandestinidad desde hace más de 500 años. Belmonte es un pueblo muy agradable que cuenta con varios museos dedicados al aceite, al descubridor de Brasil, Álvares Cabral, que nació aquí, o al ecosistema del río Zezere. Cuenta con varios restaurantes populares donde sirven un contundente arroz de pato y otras delicias y tiene una iglesia románica del XIII y una villa romana. Pero lo más interesante es la historia de sus judíos clandestinos, descendientes de los extremeños del norte de la región expulsado en 1492 por los Reyes Católicos y perseguidos también por la Corona portuguesa a partir de 1496.

En la región de la Beira, donde está enclavado Belmonte, la Inquisición ajustició a 1.175 judíos entre ellos alguno con el apellido Cáceres, que denotaba su origen. Sus nombres aparecen inscritos en un panel en el Museo Judaico de Belmonte. Murieron quemados por no renegar de su fe. La mayoría, sin embargo, se hicieron cristianos, aunque mantuvieron sus creencias en la clandestinidad y por ello recibieron el apelativo insultante de marranos, aunque modernamente se les llama criptojudíos.

La Inquisición los persiguió por todo Portugal. Pero no llegó a Belmonte por ser un pueblo alejado de casi todo y porque sus judíos eran humildes y no merecía la pena el esfuerzo para después apropiarse de tan pocos bienes. Regina Pinto, responsable del Museo Judaico de Belmonte, explica que las familias hebreas del pueblo iban a misa, se casaban entre ellos por el rito católico y llevaban una vida semejante a la de los cristianos. Pero en los domicilios, las madres guardaban las tradiciones y al llegar a casa, todo cambiaba. En la noche del viernes encendían una vela y cerraban ventanas y cortinas. Tras casarse en la iglesia, se casaban en sus casas por el rito judío. Muchos habitantes de Belmonte se definen como judíos de religión cristiana y no aciertan a entender por qué aún hoy, cada viernes, encienden velas y cierran las contraventanas de sus casas.

El caso de los judíos clandestinos de Belmonte estuvo escondido hasta que, en 1917, un ingeniero de minas judío y polaco llamado Samuel Schwartz descubrió las extrañas costumbres de los habitantes de este

pueblo, investigó y descubrió que eran descendientes de criptojudíos extremeños y portugueses perseguidos por la primera Inquisición. Publicó un libro, "New Christians in Portugal in the 20th Century" que dio a conocer este singular caso al mundo entero.

La comunidad judía de Londres, tras conocer el libro de Schwartz, envió un comisionado llamado Lucien Wolf para que llevara al judaísmo normativo a los criptojudíos de Belmonte, pero no lo consiguió. Ellos se sienten a veces judíos y a veces cristianos. Se saben diferentes. Los curas de Belmonte los ven como unos judíos muy raros que a la vez son feligreses cristianos. Funcionarios estatales de Israel han venido a verlos para promover en Belmonte la enseñanza judía e incluso animarlos a emigrar a Israel, pero se han negado. Prefieren seguir siendo lo que son: medio extremeños, medio portugueses, medio judíos, medio cristianos, gentes de frontera, habitantes de El País de al Lado.

Fuentes de Oñoro, el gran mercado

Fuentes de Oñoro. Años 70. La cantinera de la estación de ferrocarril estrena coche cada año. Se lo regala la empresa Viuda de Solano en agradecimiento a las cantidades ingentes de pastillas de café con leche que vende a los viajeros. El carnicero del pueblo también marcha viento en popa: vende pies de cerdo a toneladas. Se los traen de Corea congelados en trailers para que los portugueses puedan preparar sus pezinhos con coentrada, uno de los platos nacionales lusos, que cocinan especialmente bien en el restaurante Sao Rosas de Estremoz. Otro comerciante de Fuentes de Oñoro que hace su agosto todo el año es el farmacéutico. Su producto estrella: el Ceregumil, un revitalizador que le llega en vagones de tren repletos del milagroso producto.

A los portugueses, les gustan mucho los caramelos, los reconstituyentes, los pies de cerdo y los mercadillos. Los tres primeros productos los han comprado mucho en España. En cuestión de mercadillos, ellos son los maestros.

Fuentes de Oñoro está en la raya de Salamanca con el distrito de Guarda. Al otro lado de la frontera queda el pueblo hermano de Vilar Formoso. A los extremeños del sur, estas dos localidades les dicen más bien poco. Para los del norte son la referencia de sus compras fundamentales: de allí traían el ajuar de las bodas, la vajilla de los días de fiesta y el café de cada mañana.

Ahora equipan allí a sus hijos para el cole.

Desde hace muchos años, en la última semana de cada mes aparecen en las farolas y en las panaderías de los pueblos y ciudades de Cáceres folios escritos anunciando el viaje obligatorio al mercadillo del primer sábado de mes en Fuentes de Oñoro. El autocar sale a las seis de la mañana de Cáceres y regresa bien entrada la noche. Pero el esfuerzo merece la pena: tres kilómetros de puestos esperan al viajero extremeño para tentarlo con marcas falsas, capas recias, botas a medida y todo tipo de embutidos, quesos, semillas, gorros y gallinas de raza.

Fuentes de Oñoro y Vilar Formoso son dos pueblos paralelos que han corrido suerte dispar tras la eliminación de las fronteras. A principios de los 80, ambas localidades vivían un tiempo de esplendor económico gracias al comercio, el contrabando y las aduanas. Hoy, Fuentes de Oñoro languidece agonizante y Vilar Formoso crece espléndida y vital con sus calles llenas de hoteles, comercios y pastelerías.

Resultaba llamativo lo que sucedía con la autovía que une Lisboa y Oporto con Europa sin interrupción excepto en Fuentes de Oñoro. Al llegar a esta localidad, los cuatro carriles desaparecían y había que recorrer el pueblo para volver a coger la autovía ya en Portugal. Es una sinrazón basada en esa creencia de que si los coches pasan por el centro de las ciudades, los viajeros paran a comprar. Fuentes de Oñoro era un ejemplo evidente de lo contrario: la villa languidecía y los conductores sufrían la mentecata decisión de no enlazar las autovías en la frontera.

Lo que no ha decaído en este tiempo es el mercadillo portugués, un paraíso de las marcas falsas similar al que se celebra en Portalegre. El de Vilar Formoso es famoso por las zapatillas deportivas de primeras marcas a un precio que oscila entre los 20 y los 40 euros. Los extremeños del sur se acercan a Portalegre el tercer domingo de cada mes. Los extremeños del norte y los salmantinos de toda la provincia van el primer sábado de mes a Vilar Formoso. Si en los años 70, eran los españoles de Fuentes de Oñoro quienes se hacían de oro vendiendo caramelos, reconstituyentes y pies de cerdo de verdad, ahora son los portugueses de Vilar Formoso y Portalegre quienes se forran a base de vender Nike, Adidas y Puma... de mentira.

Los españoles se gastan al año 285 millones de euros en productos falsificados. El dato lo recoge un estudio de la Asociación Nacional de Defensa de la Marca (Andema) y las cámaras de comercio. El 62% de los compradores son mujeres y adquirieron lujo de mentira al menos dos veces al año. Lo más curioso es que no disimulan el origen incierto de sus compras, sino que proclaman que son prendas Delmer (Del Mercadillo) y que

visten de 'lujo' por casi nada.

Será por eso que el mercadillo de Portalegre es un bullicio abigarrado y vibrante con 450 puestos. De ellos, alrededor del 10% ofertan prendas, zapatos, bolsas y complementos de las siguientes marcas: Tous, Lacoste, Pierre Cardin, Polo Ralph Lauren, Nike, Adidas y Burberry. Los precios lo dicen todo: polos Lacoste a diez euros, bolsos Tous a 18, jerséis Pierre Cardin a 13, zapatillas Nike a 22. Y eso sin regatear. En Fuentes de Oñoro, la tónica es parecida, aunque hay menos puestos de marcas falsas.

En el sur de Europa es donde más marcas Delmer se venden. Los europeos del norte no son tan dados a presumir. Es cuestión de culturas y tradiciones. La moral calvinista educa en la austeridad: los escandinavos conducen los coches más viejos de Europa, aunque son quienes más dinero ganan, procuran no llamar la atención por la ropa y si tienen asistenta, lo disimulan. En el sur es distinto. Desde Trento nos han educado para presumir de religiosos, de elegantes, de rumbosos. Sacamos a la calle desde la intimidad de las creencias en procesión hasta la superficialidad de la ropa, la bisutería o las zapatillas deportivas y el bolso de mano. Y si no hay dinero para el lujo con pedigrí, se viaja a Portalegre o a Fuentes de Oñoro a por sucedáneos.

Lo más llamativo es cómo conviven los defensores de la ley y la ilegalidad. A un paso de los puestos de marcas falsas, los 'guardinhas' pasan de todo. Es más, no hay top manta, sino top mostrador: los últimos estrenos de cine, los lanzamientos discográficos más recientes y los videojuegos de moda se venden en puestos con toldo, nada de una manta en el suelo y un vigilante avisando de que hay que escapar porque llega la poli.

Historia del ferrocarril ibérico

Vilar Formoso es un pueblo que se ha desarrollado en el último siglo gracias al ferrocarril. Su estación internacional llegó a tener una importancia que hoy ha perdido fuste, pero aún goza de importante movimiento cada noche, cuando cruzan por aquí trenes tan históricos y novelescos como el Sud Exprés, que une Lisboa con Hendaya y París, y el Lusitania Exprés, que va de Madrid a Lisboa y viceversa.

La estación de Vilar Formoso es preciosa y Kristiane Pereira es brasileña. El edificio de la estación está decorado con azulejos muy bellos y Kristiane apoya su espalda sobre un grabado azulón de la catedral de Guarda mientras espera el paso del Lusitania Exprés. Desde 1882, los viajeros del

tren entre Lisboa y Madrid realizaban los trámites aduaneros en Valencia de Alcántara. Desde la noche del 16 de enero de 2012, es Vilar Formoso la ciudad fronteriza donde el Lusitania se demora media hora para ajustar los detalles del cambio de país.

En el Alentejo, a la vía que une Lisboa con Madrid a través de Torre das Vargens y Valencia de Alcántara siempre se la ha conocido como la línea de Cáceres. Por ella ha circulado desde 1882 el expreso de Madrid a Lisboa, el tren que utilizaba la familia real española para sus viajes desde el exilio en Estoril durante la dictadura de Franco, el tren que ha inspirado canciones a los grupos Coup de Soup y El Consorcio, el tren cuyo chacachá era el sonido que reafirmaba la armonía de lo doméstico: si lo escuchabas en las madrugadas de insomnio cacereñas, significaba que todo seguía en su sitio y te podías ir a dormir tranquilo.

Lo cierto es que Portugal siempre ha preferido relacionarse internacionalmente a través de Salamanca. La línea cacereña es históricamente deficitaria. En 1969, con la intención de promover los viajes entre Lisboa y Madrid en el TER que pasaba por Cáceres, Renfe y Comboios de Portugal decidieron dar la comida gratis a los viajeros, pero ni por esas. En la línea de Cáceres a la frontera de Valencia de Alcántara, desaparecieron el talgo diurno y el mixto vespertino, solo quedaba el Lusitania, que ya es historia.

Por Vilar Formoso, pasan de madrugada el SurExpres de Lisboa a Hendaya, que circuló por Cáceres entre 1887 y 1895, año en que cambió las vías extremeñas por estas vías salmantinas, y el Lusitania Expres, que ya se había trasladado a Salamanca a raíz del descarrilamiento de 1998.

Pero no crean que entre Vilar Formoso, Fuentes de Oñoro y Salamanca la situación es muy boyante: en 1979 circulaban seis convoyes de viajeros, hoy solo quedan dos: el Sud Expres y el Lusitania. Y ambos circulan a horas intempestivas. Tampoco es exclusivo de Extremadura y del Alentejo el cierre de vías ferroviarias como la que unía Estremoz con Portalegre, la Ruta de la Plata, los trenes de Azuaga y Jerez o la línea inacabada de Talavera a Villanueva de la Serena. Nos trasladamos unos kilómetros al norte de Vilar Formoso. Visitamos la estación abandonada de La Fregeneda. Por aquí pasaba la vieja línea ferroviaria que unía la localidad salmantina de Fuente de San Esteban con Oporto a través de la frontera portuguesa de Barca d'Alva. En 1986, esta línea cerró. Es la historia del ferrocarril del Oeste, repleta de cierres y supresiones.

¿Quién tiene la culpa de que por el bello puente internacional de Barca d'Alva no pase ya el ferrocarril y de la desaparición de tantos trenes? En el

caso del Lusitania extremeño, se puede señalar al gobierno portugués, pero el fracaso tiene causas estructurales. Por un lado, la despoblación: en los 8 pueblos con estación que une la línea de Fuentes de Oñoro y Salamanca (126 kilómetros de vía) solo viven 19.000 personas. Entre Valencia de Alcántara y Cáceres, al lado de los 88 kilómetros de vía férrea se cuentan 15.000 posibles viajeros.

Es difícil hacer rentable una ruta donde las estaciones están alejadas 15 kilómetros de los pueblos, como sucede en Herrerueta, Marvão o Castelo de Vide, donde los horarios se calculaban pensando en los viajeros de Madrid y Lisboa, nunca en los de las estaciones intermedias. A la antigua estación internacional de La Fregeneda, muy lejos del pueblo, hemos llegado a través del mismo camino de cabras por el que accedían los viajeros en 1986.

Lo curioso es que el Estado había invertido 10 millones en mejorar la vía entre Cáceres y Valencia de Alcántara y cinco millones para eliminar los pasos a nivel. Al menos eso servirá para que a partir del 16 de septiembre circule un tren diurno entre Valencia de Alcántara y Madrid. En la vía de la Fregeneda no hubo tanta suerte. No hace muchos años, el Surexprés se dividía en dos convoyes, uno iba hacia Oporto a través de La Fregeneda y Barca d'Alva, el otro buscaba Lisboa a partir de Fuentes de Oñoro. Hoy, la conexión del norte ha desaparecido y sus vías podrían convertirse en una ruta verde. Madrugada en la frontera. El Lusitania Exprés llega desde Lisboa. La brasileña Kristiane Pereira y su amigo Robson Carapeto se disponen a montar en sus vagones.

En 1863, por primera vez en la historia, un convoy ferroviario circulaba entre España y Portugal. Era el primer tren internacional español y unía Badajoz con Lisboa. La conexión con Madrid no llegaría hasta 1866. En 1880 sucedería lo mismo en Cáceres, que quedaba unida con Lisboa antes que con Madrid.

La razón era que los gobernantes españoles, ¡qué gran altura de miras!, temían que la conexión con Madrid beneficiara al puerto de Lisboa y castigara a los de Sevilla y Cádiz. Esos miedos y esas reticencias, pacatas y estrechas, siguen vigentes y hacen remolonear a los gobernantes portugueses cuando se plantea la unión Lisboa-Madrid mediante una línea de alta velocidad: a cierto nacionalismo portugués le satisface invertir en el aeropuerto de Lisboa para volar hacia Europa sin escalas peninsulares, pero le inquieta la conexión terrestre pasa por España.

Tras el primer ferrocarril internacional entre Badajoz y Lisboa de 1863, vendrían los demás trenes transfronterizos. En 1864, la vía española empataba con la francesa en Hendaya. En 1878, el tren llegaba a Port Bou;

en 1880, a Valencia de Alcántara; en 1886, a Vilar Formoso y a Tui y en 1887 a Barca d'Alva. Quedaban así establecidas las siete líneas internacionales del ferrocarril español.

¿Cómo está la situación siglo y medio después? Pues muy sencillo: siguen abiertas todas las conexiones internacionales menos las dos extremeñas y la salmantina por La Fregeneda y Barca d'Alva, que cerró en 1986 para llevar todo el tráfico por Fuentes de Oñoro y Vilar Formoso, unos kilómetros al sur.

Hoy mismo, un convoy de ida y vuelta circulará entre Salamanca y Lisboa. Cuatro cruzarán el puente sobre el Miño, entre Tui y Valença, para ir de Vigo a Viana do Castelo y Oporto. Nueve llegarán a la frontera de Irún desde distintas partes de España, 11 a la de Port Bou y el AVE 'volará' entre Barcelona y Toulouse, Lyon, París y Marsella.

Ciento cincuenta años después, la historia ha demostrado que también es cicatera con Extremadura en relaciones ferroviarias. De ser unos adelantados en convoyes internacionales a la nada más absoluta.

Hubo un tiempo, incluso, en que los gobernantes españoles fueron injustos con otras regiones, favoreciendo indirectamente a Extremadura. Fue entre el 4 de noviembre de 1887 y el 1 de julio de 1895. Durante casi ocho años, el primer tren directo Lisboa-París, el novelesco Sud Express, circuló por Cáceres y Madrid, a pesar de que la ruta era 236 kilómetros más larga que por Salamanca y Medina del Campo. No es que procuraran el desarrollo económico extremeño, simplemente pretendían que los viajeros portugueses pagaran más caro el billete al ser más largo el recorrido. Pero se impuso finalmente la cordura y el Sud Express se fue por la ruta más corta, quedando aquí el Lusitania.

Por aquellas líneas internacionales extremeñas viajaban al exilio los reyes y los príncipes (Amadeo de Saboya, Juan Carlos) y el chacachá mítico de aquellos trenes inspiraba a escritores y a músicos. Trenes de nombres evocadores: talgo Luis de Camoens (desaparecido en 1995), Lusitania Exprés o Talgo Lusitania (dejó de circular por Valencia de Alcántara el 15 de agosto 2012). El 20 de septiembre de 1863, 500 extremeños fueron a la estación de Badajoz a ver llegar el primer tren internacional de la historia de España. 150 años después, los trenes internacionales van por otras vías.

“Cuando viajas en tren, los sentidos se abren. Las percepciones a través de las ventanas de un vagón de ferrocarril son diferentes. Para mí, viajar en tren es un placer, una exquisitez, una especie de bombón». Juan José habla del tren al tiempo que mueve las manos con delicadeza, extravía la mirada y entra en trance. Juan José Ramos Vicente podría parecer un místico del

ferrocarril si no fuera porque cada una de sus emociones se explaya en compañía de datos, cifras y rigor.

Juan José es cartero, pero un cartero muy particular que dedica sus días libres a su afición absorbente: el tren. Algunos números avalan su pasión: se ha recorrido ocho veces, de la estación de origen (Calera y Chozas en Toledo) a la estación término (Villanueva de la Serena), la línea férrea abandonada Talavera-Villanueva; el 80% de los libros de su biblioteca son de temática ferroviaria; ha fotografiado en papel (huye de lo digital y no tiene ordenador) 763 estaciones de tren de las 1.800 que hay en España; ha realizado dos exposiciones de fotografías ferroviarias y proyecta otra sobre las 68 estaciones de tren extremeñas y, en fin, ha escrito un libro sobre el ferrocarril de su pueblo que espera editor.

El pueblo de Juan José es Logrosán, una capital de partido judicial cuyo despegue definitivo se truncó por culpa del tren que no fue: por allí pasaba la línea Villanueva-Talavera y de allí debería haber partido un ramal a Cáceres. «Mi abuelo Guillermo me llevaba con ocho años a la estación de Logrosán porque era amigo del guarda. En el subconsciente de mi primera memoria tengo grabado el olor a creosota, un sucedáneo del asfalto que le dan a las traviesas para que no se pudran», recuerda Juan José.

En 1990 comenzó un estudio exhaustivo de lo que él llama el tren su pueblo. «La línea de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena se comienza en 1926 porque el dictador Primo de Rivera quería comunicar todas las capitales de provincia rápidamente por razones de índole militar. También porque se daba salida a los productos de una región altamente deprimida y acababa con la incomunicación de una malla de 26.000 kilómetros cuadrados, el territorio aislado más amplio de Europa. Junto con esta línea, se proyectaron otras 16, pero solo se acabaron y funcionan la Madrid-Burgos, inaugurada por Franco en 1968, y la de vía estrecha entre Ferrol y Gijón», detalla.

«La línea extremeña se abandona en los años 60 porque todo el dinero se destina a la de Burgos y a las carreteras. A lo largo de mi estudio he ido comprobando la desidia histórica de la administración hacia el ferrocarril extremeño. Yo he visto en la línea de Plasencia a Astorga carriles del año 1896. El AVE a Lisboa se aprueba en 1984, al tiempo que el de Valladolid, que ya se ha inaugurado. Siempre hemos viajado hacia el progreso en un vagón de segunda», se lamenta Juan José.

La línea abandonada, que transcurre por Extremadura entre Guadalupe y Villanueva de la Serena, debería haber acortado la distancia ferroviaria entre Madrid y Huelva en 112 kilómetros, permitiendo, además, la salida desde el

puerto de Huelva de la riqueza minera de Logrosán: estaño, wolframio o casiterita. Los trabajos se iniciaron en 1928 en el tramo de Logrosán a Villanueva y en 1930 en el resto de la línea. La tercera sección, la de Logrosán, fue la única que se acabó y se entregó a Renfe, que llegó a adscribir personal a sus estaciones y vías. Incluso circularon trenes de cereal con destino al silo de Madrigalejo. Un decreto del 17 de diciembre de 1964 dispuso que no se abriría al tráfico de viajeros, poco después se suprimió también el de mercancías y entre mayo y junio de 1994 fue desmantelada: las vías se llevaron a otras líneas y las traviesas se utilizaron para marcar fincas. De toda la línea, con sus 20 estaciones, 13 puentes y viaductos y 48 túneles, solo está en funcionamiento desde 1970 la estación de Calera y Chozas, en sustitución de la antigua de Renfe de la línea Madrid-Valencia de Alcántara. El resto de la línea está dividida en dos vías verdes: la de la Jara en Toledo y la de las Vegas del Guadiana y las Villuercas en Extremadura.

La postura de Juan José Ramos es radical y romántica: «La línea debería tener un uso ferroviario porque el tren es el medio del futuro por razones medioambientales, porque el petróleo se va a terminar, porque una autovía ocupa 24 metros de terreno y una doble vía ferroviaria, 10, porque es más rápido y porque a base de túneles destroza menos el terreno». Juan José confiesa haber llorado documentándose para su libro al certificar la desidia histórica de la administración hacia el ferrocarril extremeño, «pero también llantos de alegría al comprobar la belleza de las magníficas estaciones de los años 20 como mis favoritas: Logrosán, Madrigalejo, Guadalupe, Berzocana y Cañamero».

Mientras Juan José espera editor para su libro, disfruta fotografiando las estaciones que le faltan, leyendo libros ferroviarios, contemplando algunas perlas de su colección como los gorros que le han regalado los jefes de estación de Algodor y Valencia de Alcántara. No muy lejos de esta estación fronteriza cacereña queda otra línea férrea abandonada. En este caso es portuguesa porque también en eso, en el cierre de vías, están hermanados el Alentejo y Extremadura. En 1988 salía adelante en Portugal el Plan de Modernización de Líneas, un eufemismo sin vergüenza que quería decir: cierre de las vías que no son rentables. Entre ellas estaba la línea Estremoz-Portalegre, concluida en 1948 y que no llegó a funcionar ni medio siglo.

Esta vía aún no ha sido desmantelada y se puede distinguir el enlace con la línea de Elvas a un paso de la estación de Portalegre, a la vera de la carretera de Monforte. Ese ramal a Elvas y Badajoz fue inaugurado en 1866 y permitió la unión Madrid-Lisboa hasta la apertura en 1880 de la línea Lisboa-Marvão-Valencia de Alcántara-Cáceres-Madrid. Desde hace años, el

tramo Badajoz-Torre das Vargems también es una vía abandonada.

Pero estábamos en la vía sin 'comboios' de Estremoz a Portalegre. En ella, la principal estación era Cabeço de Vide. Los andenes quedaban a un paso del famoso balneario de esta localidad alentejana y la estación fue levantada con mimo. Cuenta con paneles de azulejos policromados de Batistini realizados en 1933, unos años antes de que se completara la línea ferroviaria. Los motivos de los azulejos son campestres y regionales: cerdos en la dehesa, recogida de la aceituna, trajes camperos, crianza de caballos, pastoreo de ovejas, extracción de corcho, labranza, siembra...

Los azulejos se conservan magníficamente porque aunque la estación no funciona desde hace años, acaba de convertirse en un hotel de cuatro estrellas. Para ello, ha sido recuperada por el arquitecto Joao Calvino y donde antes se almacenaban mercancías o se aguardaban los expresos, hoy se duerme, se come y se disfruta. En los andenes hay una piscina y un jardín, aunque se conservan los raíles, los bancos y otros detalles que te envuelven en un ambiente de decadencia ferroviaria muy sugerente.

En el almacén de la estación, un restaurante muy peculiar espera al enamorado de los trenes fantasma y las vías muertas. Se llama Rolo y propone en varias mesas una sucesión de ollas de barro con fuentes templadas de 'petiscos' alentejanos para que los comensales se sirvan cuanto quieran. Hay migas, embutidos de todo tipo, sopas, espárragos, garbanzos, orejas, setas, liebres guisadas, quesos del país, bacalaos, gambas rebozadas... Tocinillos de cielo, ciruelas de Elvas, téculas-méculas, almendrados, tartas, pudines, cremas de leche... Y todo sin prisas porque ya no hay miedo de perder el tren.

En el lado español, la vieja línea del Lusitania Exprés tiene mucha poesía, pero pocos trenes. A lo largo de la vetusta línea Madrid-Lisboa se levantan estaciones bonitas, como de cuento, con sus azulejos de colores, sus maceteros de flores y un silencio de gorjeos, ladridos y balidos que las emparentan antes con lo lírico que con lo ferroviario. Es un trazado que tiene 125 años, pero nació con una rémora que lo ha marcado para siempre: las estaciones están muy alejadas de las poblaciones que les dan nombre.

Para encontrar las viejas estaciones de la Raya, que recorrer carreteras secundarias, meterse por caminos intrincados y revisar mapas y apuntes porque todas se encuentran en medio del campo. En lugares idílicos, pero sin posibles viajeros. No es de extrañar entonces que por las viejas vías de la frontera circulen pocos convoyes que, además, no paran.

Entre Cáceres y la frontera, la estación de Herrerueta se encuentra en un

altozano, a unos 10 kilómetros del pueblo, en la carretera de Albuquerque. Los edificios están prácticamente derruidos. Sólo se mantiene en pie el depósito que surtía de agua a las locomotoras de vapor y un par de casetas. Pero el lugar tiene un encanto singular: a sus espaldas, la sierra de San Pedro, al frente, llanuras adhesionadas, palacetes de campo y un horizonte sin confín. Se sabe que Herrerueta es una estación porque sigue en pie el viejo cartel, pero el tren ya no para. En el lado español de la línea, sólo circulan mercancías y un tren de viajeros. Más allá de Herrerueta, la estación de San Vicente de Alcántara (a unos cinco o seis kilómetros del pueblo) reluce tranquila, lucida y con el nombre en verde sobre azulejos blancos.

La vía sigue haciendo eses y parece que buscara más las grandes fincas de la zona que las poblaciones. La estación de Valencia de Alcántara también queda algo alejada del pueblo, pero es una señora estación. El edificio central es, sin duda, el más imponente del ferrocarril extremeño. La estación, en realidad, es un barrio con casas, casonas y viejos bares cerrados. En sus tiempos, aquí hubo intensidad y trasiego. Hoy sólo parece funcionar el club La Frontera (¡qué sugerente metáfora para el alterne!) y, a medio gas, la estación, que tiene una inmensa playa de vías, comisaría, preciosa sala de espera, unos magníficos soportales, el cartel de fonda, una carretera con faroles de forja isabelina, sólidos almacenes y señoriales palmeras. Lo único que no tiene es tren.

Cruzamos la frontera y para encontrar la estación de Marvão hay que alejarse unos 15 kilómetros de este pueblo, pero merece la pena. Se encuentra en Beira y es preciosa: azulejos en las fachadas, un restaurante de lujo convertido en vivienda particular y un hotel donde antes se despachaban billetes y se esperaban los convoyes.

De Marvão-Beira la vía sigue hasta Castelo de Vide, cuya estación también se encuentra en el campo, a una decena de kilómetros del pueblo y alejada de cualquier núcleo habitado. Hemos conocido pocas estaciones tan primorosas como esta de Castelo de Vide. Parece hecha para que la fotografíen. En 1948 recibió el tercer premio en el 'Concurso das Estações Floridas de Portugal'. Y sigue manteniendo su prestigio como emblema estético de esta línea por donde no pasan ni los trenes, ni los viajeros, ni el tiempo. Y sin embargo, te transporta.

En el año 1881, al tiempo que se establecía la línea del ferrocarril Madrid-Lisboa, se levantaba en una llanura situada entre Arroyo de la Luz y Malpartida de Cáceres un poblado ferroviario estratégico. La estación resultante, con su depósito de locomotoras, la charca Lancho, que la abastecía de agua, y toda la intendencia necesaria parara mantener la línea,

se llamó Arroyo-Malpartida. Se había intentado instalar en tierras de Malpartida, pero se opusieron los propietarios de algunas tierras. El ayuntamiento de Arroyo de la Luz, que entonces se llamaba del Puerco, intentó sin éxito que la estación se levantara en su término municipal.

¿Pero por qué pasa el tren por Arroyo Malpartida? Pues fue gracias a la influencia de don Cipriano Segundo Montesino, Duque de la Victoria, un ingeniero nacido en Valencia de Alcántara en 1817. Don Cipriano fue diputado en Cortes, Director General de Obras Públicas y director de varias compañías de ferrocarriles españoles. Se barajaba en Madrid la posibilidad de que la línea ferroviaria que iba a unir Madrid con Lisboa por la provincia de Cáceres circulara por Coria, Ceclavín y Zarza la Mayor, entrando en Portugal por Monfortinho, pero don Cipriano envió al ministro de Fomento en 1874 una carta de seis folios, incluyendo planos donde demostraba que el mejor trazado entre Palazuelo-Empalme (Malpartida de Plasencia) y Lisboa era a través de Valencia de Alcántara, Abrantes y Entroncamento. Tras enconadas polémicas en la prensa, ese fue el trazado aprobado.

La estación de Arroyo-Malpartida llegó a tener capilla, dos cines, 280 viviendas, silo, médico, escuela de mayores y de párvulos, taxidermista, carnicería, tienda de comestibles, cantina... Frente al silo, había una carnicería donde siempre vendían carne porque se quedaban con los corderos que morían asfixiados en los vagones de ganado. Había un tren gratuito que salía temprano hacia Cáceres llevando a las amas de casa del poblado y a los estudiantes. Regresaba al mediodía. Los ferroviarios causaban admiración en Arroyo y Malpartida porque tenían sueldo fijo, horario y vacaciones. En Malpartida había una canción popular que decía:

“Hija, ¿quién es ese mozo?... Madre dicen que es del pueblo, pero yo no lo conozco...Tú, hija, pregúntalo porque a mí mucho me gustan los mozos de la estación”. Durante la Guerra Civil, aumentó el número de ferroviarios. No luchaban en el frente y eso provocó que muchos quisieran entrar a trabajar en la estación.

En los años 50, la estación de Arroyo-Malpartida llegó a tener asignadas 39 locomotoras por lo que necesitaba un gran número de trabajadores especializados. Había 900 empleados en 1960, época en que la estación llegó a tener 1.107 habitantes. Las antiguas locomotoras de vapor tenían muchas limitaciones y no podían hacer el trayecto Madrid-Frontera portuguesa sin un relevo. Las máquinas de Arroyo relevaban a las que llegaban de Madrid en Navalморal, llevando el tren hasta Valencia de Alcántara. Cuando se introducen en 1967 las locomotoras diésel, que hacían grandes trayectos sin necesidad de relevos, Arroyo-Malpartida fue perdiendo

actividad y personal. Los empleados se jubilaron o se formaron para atender las nuevas locomotoras, siendo trasladados a la estación de Atocha.

La puntilla fue la apertura el 22 de junio de 1971 de la variante de Casar de Cáceres a Cáceres. La estación de Arroyo-Malpartida perdía su importancia estratégica y el poblado pasaba de tener 1.107 habitantes en 1960 a contar con tan solo 138 en 1975, no sobrepasando en la actualidad los 50. La variante costó 120 millones de pesetas y se construyeron 18 kilómetros de vía. Caso muy contrario es el de Entroncamento, el otro poblado ferroviario con depósito de locomotoras situado en la línea Madrid-Lisboa, pero en el lado portugués. Entroncamento se levantó en 1864 en otra llanura donde no había absolutamente nada. Entroncamento también creció rápidamente. En 1950 tenía 6.804 habitantes y en 2004, 20.065 . Hoy, sus casi 25.000 habitantes viven en 14 kms cuadrados, es el segundo municipio más pequeño del país y tiene más de 1.300 habitantes por kilómetro cuadrado. En 1926 fue elevado a la categoría de parroquia y en 1991 se le concedió el título de ciudad.

Por Entroncamento circulan cada día decenas de trenes desde hace años. Al otro lado de la frontera, Arroyo-Malpartida se convirtió poco a poco en un poblado fantasma que solo despertaba de su letargo al cruzarlo cada noche el Lusitania Exprés. El Lusitania desapareció en agosto. Luego han puesto un tren diurno que circula entre Cáceres y Valencia de Alcántara y la ilusión ha vuelto a sus vecinos. Pasa media hora de las tres de la tarde. María de los Ángeles, nacida y casada en Arroyo-Malpartida, va a coger el tren a Cáceres con su nuera. Está entusiasmada con el retorno del ferrocarril diurno. “Esto era para haberlo conocido en sus buenos tiempos. Había tanta gente que algunos tenían que dormir en los vagones”, recuerda. Arroyo-Malpartida no ha dejado de ser un poblado fantasma, pero el regreso del ferrocarril ha despertado las ilusiones, también las de María de los Ángeles: “Estoy muy contenta... Hasta que nos lo quiten”.

Los técnicos ferroviarios españoles llaman al tren rápido que se construye entre Madrid y Badajoz el Ave del Okavango. Ironizan así sobre este ferrocarril construido a base de tramos levantados en medio de la nada, sin enlazar aún unos con otros, con los accesos a las ciudades en el aire... Un tren de alta velocidad que debería llegar al mar, a Lisboa, y acaba en la tierra más despoblada de España, como si no tuviera fuerzas para llegar a su destino natural y rentable: una gran capital europea.

La comparación del AVE extremeño con el río Okavango es muy poética, pero muy cruel. Al Okavango se le llama “El río que se olvidó de llegar al mar”. Nace en las tierras altas de Angola, avanza lentamente por África y no

desemboca, sino que muere en mitad de la nada, más exactamente, se diluye y desaparece en un abanico fluvial esplendoroso, en un delta que nutre el desierto del Kalahari, incapaz de llevar agua y fuerzas para llegar hasta el mar.

Siempre queda el consuelo de que el lugar donde muere el Okavango es un paraíso terrenal lleno de cabañas de lujo, hoteles de primera y paisajes y fauna única. Es decir, algo así como Extremadura, pero cambiando el río por el tren. La ironía de los ingenieros de ferrocarriles nos avisa de lo que se espera del AVE Madrid-Lisboa, al AVE a El País de al Lado: que sea un fracaso económico, que no lleve casi viajeros y que se convierta en otra de las obras faraónicas sin sentido de los tiempos de bonanza como los aeropuertos de Castellón, Murcia, Ciudad Real y Huesca o el AVE de Sevilla a Antequera. Ya veremos si tienen razón los técnicos o si solo se trata de una broma de mal gusto.

Pero más allá de la ironía, sí es verdad que La Raya padece un síndrome del Okavango del que le cuesta librarse. Hasta en la actualidad más “palpitante” parece distinguirse el agua parsimoniosa del Okavango camino de la nada. La historia nos ha enseñado a convivir con el derrotismo y el fiasco y nos ha hecho escépticos, sensatos y prudentes. Seguimos al escritor extremeño Luis Landero cuando apunta que para ser razonablemente felices, “lo primero es aceptar las reglas de la vida” y hacemos nuestra la máxima de Goethe: “La felicidad consiste en limitarse”.

O sea, nos controlamos, no nos creemos casi nada y sabemos que la idealidad es engañosa. Es decir, no es que no queramos llegar al mar, se trata, simplemente, de que no nos lo creemos y preferimos diluirnos sensatamente en el presente, en lo que hay. Es decir: el Okavango. Quisiéramos tener vuelos low cost, trenes a 300 kilómetros llenos de viajeros portugueses y españoles y un desarrollo de nuestras inmensas posibilidades siempre despreciadas, pero la historia nos ha enseñado a no soñar, a conformarnos con lo que tenemos aun a sabiendas de que es injusto. Lo dicho, el Okavango o el paraíso sin salida. Miramos al cielo al atardecer, vemos la estela de siete aviones que se cruzan y ninguno aterriza. Pero nos da lo mismo porque hemos asumido la realidad y no nos avergüenza. Es lo que hay.

Dice un filósofo muy alemán, pero muy rayano, Isidoro Reguera, y dice bien, que somos materialistas, pegados al suelo, nada pretenciosos, faltos de cualquier idealidad, rellenos de sentido común, asimilados a una tierra que al final nos va a acoger de todos modos sin preguntas, sin respuestas. O sea, el Okavango.