

LA VÍA, NO TAN VERDE, DEL DUERO PORTUGUES

El río Duero ofrece algunos de los paisajes naturales más bonitos del nordeste de Portugal. Actualmente, existe un trazado ferroviario que recorre y atraviesa el río en varios puntos, una ruta desde la que es posible observar las terrazas en las que crecen las viñas que dan origen al famoso vino de Oporto. Estos viñedos representan el único cultivo comercial de la región y su principal fuente de ingresos, realidades que han motivado su creciente expansión a lo largo de las márgenes y afluentes del Duero. De hecho, la mayoría de las explotaciones existentes o "quintas" se encuentran en manos de grandes inversores portugueses e internacionales deseosos de rentabilizar sus capitales.

La línea de tren que, a día de hoy, continúa en funcionamiento conecta la estación de Pocinho con la de Sao Bento (Oporto) y es conocida con el nombre de linha do Douro. Se trata, probablemente, de una de las líneas férreas más pintorescas de toda la Península. En paralelo al trazado ferroviario, la zona vive actualmente una especie de fiebre de cruceros fluviales protagonizada por las embarcaciones que remontan el Duero desde su desembocadura, sirviéndose de las esclusas que salpican el río. A pesar de ello y de que el tránsito de barcos no cesa durante los meses estivales, esta clase de actividad no genera ningún beneficio para la economía local.

La ruta llevada a cabo, con inicio en el municipio de Torre de Moncorvo y final en Pocinho, y que, a grandes rasgos, avanza pegada al Duero y a las vías del tren, se ubica en una región actualmente despoblada y ligada al sector primario. La amplitud térmica existente, estrechamente relacionada con la diferencia altitudinal, explica la coexistencia de cultivos mediterráneos (vid, cítricos, almendros y olivos) con otros que no lo son tanto (castaños, crucíferas, maíz y forrajes). Este será el paisaje que nos acompañe durante todo el trayecto.

ITINERARIO DÍA A DÍA

19 DE JULIO: Cabanas de Baixo – Senhora da Ribeira

La primera etapa de este recorrido de seis días empieza en Cabanas de Baixo, una aldea próxima a Foz do Sabor y a Torre de Moncorvo, la cabecera municipal.

Se trata del tramo en el que hay que emplearse más a fondo, el que exige más esfuerzo por los 600 metros de altura que separan la orilla derecha del Duero (120 m) de la dehesa de Lousa (740 m). Y del más salvaje, como tendremos ocasión de comprobar.

TEXTO Y FOTOS



Beatriz Jauregui
Marijuán
(Bilbao, 1999)

Amante de la naturaleza y de las actividades al aire libre, ha realizado numerosos ascensos en los Andes y Pirineos, así como en otros macizos de la Península Ibérica.

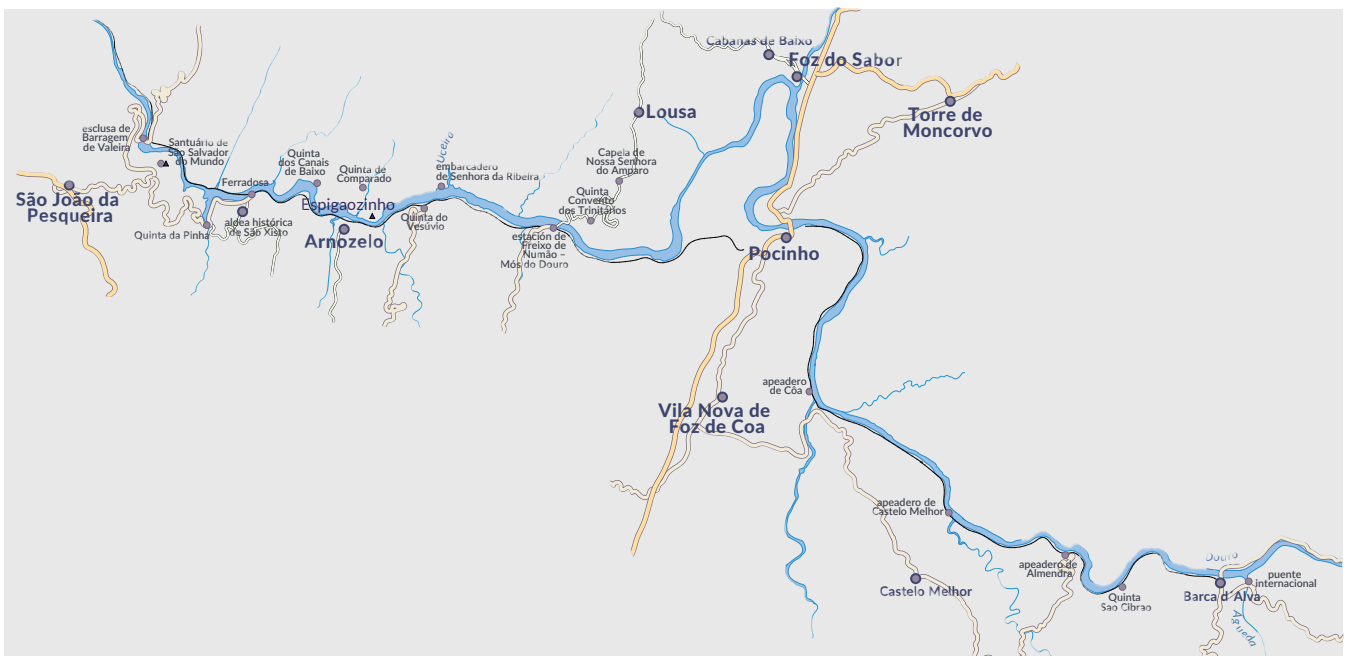


Abandonamos Cabanas por un camino apto para el tránsito de vehículos que se dirige al Duero. Al final del trazado localizamos una senda bastante marcada que probablemente es la que utilizan cazadores y pescadores cada vez que se internan por estos parajes. Las escobas y la maleza se han adueñado de los bancales y de los huertos abandonados en los que ya no se cultiva nada. Junto a ellos se alzan riscos y enormes bloques de granito que amenazan con rodar ladera abajo.

Se trata, probablemente, de una de las líneas férreas más pintorescas de toda la Península



Duero a su paso por Senhora da Ribeira





Iniciando ruta por la orilla derecha del Duero (Cabanas de Baixo)

Tras dejar atrás Ilha Deserta, un islote situado en el centro del curso del río, avistamos un grupúsculo de chozas utilizadas antiguamente por los pastores de la zona. La senda va elevándose poco a poco hasta que logramos divisar el meandro esculpido por el Duero. Es entonces, después de cruzar un pequeño arroyo llamado Ribozial, cuando alcanzamos la última borda y la senda por la que veníamos da paso a una pista bien marcada. El avance por la nueva vía resulta un tanto tedioso por su exposición al sol, las rampas que no cesan y la falta de alicientes visuales.

Continuamos la ascensión durante un buen rato en dirección al casco urbano de Lousa (848 m). Una vez llegados al planalto y a la pista que atraviesa su dehesa (740

m), giramos hacia el O con la intención de no apartarnos excesivamente del cauce. De repente, una camioneta se detiene a nuestra altura y su conductor se ofrece a trasladarnos a un punto que se encuentra unos 8 o 10 kilómetros más adelante. No sabemos muy bien adonde se dirige, pero el calor aprieta y la ocasión la pintan calva así que... allá que vamos instalados en la caja del vehículo y en compañía de un perrillo.

Los kilómetros se suceden y tras dejar atrás la capela de Nossa Senhora do Amparo, descendemos por una interminable rampa que nos devuelve a la margen derecha del Duero. El lugar en el que nos detenemos se halla junto a una quinta llamada Convento dos Trinitários. El sol de esta segunda quincena de julio no conce-

de tregua, por eso decidimos ponernos en remojo bañándonos en el embarcadero de Cais da Cadima hasta las 18.30.

Después de refrescarnos, reemprendemos la marcha siguiendo la plataforma que corre paralela a la corriente. La ruta es realmente placentera porque, además de llana, no entraña dificultad alguna. Tras cruzar el puente sobre el arroyo Uceira, en cuya cabecera se ubica la cascada de Fraga do Óla, llegamos al pequeño embarcadero de Senhora da Ribeira, lugar en el que se levantan un par de restaurantes y algunas edificaciones. La noche, que está a punto de caer, nos empuja a buscar un lugar para vivaquear que localizamos a escasa distancia, en un promontorio sembrado de viñas y alejado tanto del río como de los hipotéticos mosquitos.

en la orilla opuesta se alza Arnozelo, la primera y única población de la jornada. El paseo prosigue tranquilo hasta la Quinta dos Canais de Baixo, una espectacular villa con jardín y muelle propio perteneciente a la firma Cockburn's. Aguas abajo y tras pasar por Telheira y los alrededores de la cascada de Simio, observamos las ruinas de un edificio en cuyo interior todavía puede contemplarse un lagar tradicional construido con sillares de granito.

El sol de esta segunda quincena de julio no concede tregua, por eso decidimos ponernos en remojo

Algún tiempo después, al llegar a Ferradosa, la parcelaria que habíamos seguido hasta ahora se interrumpe bruscamente para dar paso a las vías del tren y a un túnel. Para ser sinceros, no es ninguna sorpresa, sabíamos de antemano que para llevar a cabo este proyecto nos veríamos obligados a cubrir algunos tramos caminando por un trazado ferroviario todavía en uso. Como contamos con tiempo suficiente, nos adentramos en el túnel de Valeira, el más espectacular de toda la línea, no tanto por sus 712 metros de longitud como por la gigantesca montaña de granito bajo la que discurre.

Alcanzado el extremo opuesto, el Barragem de Valeira, marchamos hasta el apeadero de Alegria en busca de agua, sombra y descanso repitiendo, de este modo, la rutina que iniciamos ayer y que mantendremos durante las siguientes jornadas. Transcurridas las horas más sofocantes del día, deshacemos lo andado hasta el dique que cierra la presa de Valeira, cruzamos a la margen izquierda y, antes de caer la noche, ascendemos al Santuário de São Salvador do Mundo (502 m), célebre por sus vistas panorámicas.

21 DE JULIO: Santuário de São Salvador do Mundo – Freixo de Numão

Madrugando a fin de evitar el calor, abandonamos el Santuario a las 6.30 h y descendemos por el GR-14, la senda que utilizan los romeros cuando acuden en peregrinación durante la festividad del Corpus. El paseo continúa entre bancales, quintas y viñedos hasta la pequeña ensenada junto a la que se erigen la Quinta da Pinha y las instalaciones de la antigua estación de Ferradosa, convertidas actualmente en un complejo turístico.

Tras dejar a nuestra espalda el puente ferroviario que atraviesa el Duero en este punto, giramos a la derecha y remontando una breve pendiente, alcanzamos la aldea

Advertencia y máquina ferroviaria (Pocinho)

20 DE JULIO: Senhora da Ribeira – Santuário de São Salvador do Mundo

Desde donde nos encontramos, y aprovechando la parcelaria que avanza entre los viñedos de la bodega Dow's, ganamos altura suficiente para observar las laderas y bancales en los que crecen las uvas que más tarde darán origen a los vinos de la D.O. Oporto. Durante este primer trecho de la etapa, el camino es cómodo y descansado.

Dejando atrás la atalaya de Espigaozinho y la Quinta de Fonte Santa, proseguimos hasta la de Comparado y al llegar a este punto, optamos por descender y regresar al río mientras observamos que





Viaducto ferroviario de Arnozelo

histórica de São Xisto y una parcelaria que nos conduce directamente a la Quinta de Vargelas y al apeadero, muelles y almacenes que se empleaban y siguen empleando para transportar vino de Oporto.

La falta de alternativas mejores nos empuja a caminar por la vía y extremar la precaución. La aldeíta de Arnozelo, nuestra siguiente meta, se encuentra a tres kilómetros, cuatro túneles y dos viaductos de distancia. El pueblo apenas cuenta con habitantes, a cambio, posee un mirador sobre el Duero y conserva una antigua senda empedrada y muy amena que finaliza en las inmediaciones de una de las bodegas más características y famosas de toda la región: la Quinta do Vesúvio. Sus propiedades incluyen 133 hectáreas de viñedo, un palacio, una capilla, estación ferroviaria, jardines, playa fluvial, embarcadero, viviendas para los jornaleros y varias construcciones auxiliares.

El paseo continúa entre bancales, quintas y viñedos hasta la pequeña ensenada

Sin nadie a la vista, descendemos las escaleras que nos separan de la minúscula playa que se extiende a los pies del edificio principal y buscamos una sombra en la que escapar del sol de mediodía. Transcurridas un par de horas, reemprendemos la ruta siguiendo un camino de servicio que discurre entre el río y las vías. Al cabo de una hora, cuando el sol está a punto de ponerse, recalamos en la estación de Freixo de Numão – Mós do Douro, no sin antes saciar nuestra sed en el bar/restaurante que se levanta junto al paso a nivel.

22 DE JULIO: Freixo de Numão – Estación de Castelo Melhor

Despertamos con la primera luz o, para ser más exactos, con el primer tren del día, el que pasa a las 7:17 am. El itinerario de hoy se divide en dos partes. La primera, de algo más de 8 km de longitud, se extiende entre el lugar en el que nos hallamos ahora mismo y Pocinho, el punto en el que finaliza la línea del Duero. La segunda ronda los 15 km y continúa desde Pocinho hasta el apeadero de Castelo Melhor. La principal diferencia

entre ambas es que por la primera siguen circulando los trenes mientras que la segunda quedó fuera de servicio en 1988.

Inicialmente, la etapa resulta tediosa y poco entretenida. Sin embargo y a medida que nos alejamos, el paisaje comienza a cobrar vida y a iluminarse gracias a la luz que se filtra entre las nubes. Uno, dos, tres, cuatro son los túneles que debemos atravesar. El más extenso, el túnel de Saião, se prolonga a lo largo de 752 m a fin de salvar el meandro esculpido por el Duero a la altura de Foz de Sabor. La península a la que da origen, llamada Vale Meão, contiene un extenso viñedo y tres ermitas consagradas a las señoras da Veiga, Fatima y Meão.

Camino de Almendra a Barca d'Alva



Al llegar a las afueras de Pocinho abandonamos, por fin, el balasto encaminándonos al complejo de vías, talleres y almacenes que rodea la estación. Aunque las vías parecen interrumpirse súbitamente, se trata de un espejismo; basta atravesar la carretera comarcal y continuar aguas arriba para verlas reaparecer a escasa distancia del muelle fluvial (Cais do Pocinho) en el que, desde hace unos años, amarran los cruceros turísticos que surcan el Duero.

Tal y como imaginábamos, las plantas y los arbustos han ido recuperando lo que un día fue suyo, pero, en general, la plataforma por la que fueron y vinieron los trenes hasta 1988 sigue siendo transitable. 14 son los kilómetros que nos separan de Castelo Melhor. La jara y las infatigables chicharras son nuestras compañeras desde Casas do Coro hasta el apeadero de Côa, cuya rehabilitación, al parecer, sigue sin

concluir. Como la sombra brilla por su ausencia, nos vemos obligados a guarecernos bajo el puente de hierro que atraviesa este afluente del Duero.

El paisaje comienza a cobrar vida y a iluminarse gracias a la luz que se filtra entre las nubes

Las horas pasan y cerca de las 7.00 pm abandonamos nuestro improvisado refugio. Curiosamente, los tramos más deteriorados e impracticables de este trayecto son los que se localizan junto y por debajo de los viñedos. Las causas de su mal estado pueden tener que ver con el empleo de fertilizantes y los procesos erosivos derivados del uso del arado y del laboreo de la tierra. Una hora y media después, divisamos una casa rodeada de higueras y

revestida de azulejos que está en proceso de restauración. Se trata del apeadero de Castelo Melhor, nuestra meta de hoy y el edificio junto al que dormiremos las dos próximas noches.

23 DE JULIO: Estación de Castelo Melhor – Barca d'Alva – Estación de Castelo Melhor

La penúltima etapa de este recorrido resulta bastante más corta que las anteriores y, además, puede hacerse sin mochila en caso de regresar al mismo lugar del que se parte.

Abandonamos los andenes y el poblado ferroviario que, en su día, albergó a las familias del jefe de estación, el guarda-agujas, el peón, el barquero y el tabernero que se encargaban del mantenimiento de la línea y de atender las necesidades de los pasajeros. Al poco de hacerlo, atra-

Bancales propiedad de la Quinta de Vargelas





Viñedos pertenecientes a la Quinta do Saião

vesamos un puente y, sin apartarnos del curso del río, continuamos vía adelante hasta el apeadero de Almendra. Según hemos podido leer en un periódico local, Comboios de Portugal, la compañía responsable del mantenimiento y gestión de la línea del Duero está estudiando la posibilidad de recuperar para el servicio los 28 km que separan Pocinho de Barca d'Alva y la frontera. Todo depende de la financiación y del visto bueno de las ins-

tituciones europeas. En caso de que este proyecto se haga realidad, la reapertura se produciría en 2029.

Cubrimos los últimos kilómetros del trazado pasando junto a Villa Auri y la Ribeira da Quinta São Cibrão. Antes de alcanzar Barca, la primera localidad portuguesa y la más próxima a la raya de Salamanca, nos detenemos en un edificio, ahora abandonado, que todavía conserva en su interior un trujal de aceite y un montón de

artefactos destinados a la producción de vino. Desde aquí tomamos una pista que nos lleva hasta el centro del pueblo y las instalaciones utilizadas para el embarque y desembarque de cruceristas.

La luz es radicalmente distinta. Todo resulta familiar, pero, a la vez, diferente. ¡Qué extraño!

lograrlo, recuperó y equipó el tramo más espectacular de la vía que, comenzando en La Fuente de San Esteban y pasando por La Fregeneda, finalizaba en Barca.

La jornada discurre plácidamente mientras descansamos y chapoteamos en las aguas que bañan al muelle de Vega Terrón. Barca d'Alva apenas cuenta con más equipamientos que una tienda de comestibles, un par de restaurantes y otros tantos bares. El continuo tráfico de cruceros y cruceristas no se ha traducido ni en más ni en mejores oportunidades económicas para sus residentes que se limitan a verlos pasar.

Regresamos por donde hemos venido invirtiendo alrededor de 2 h 30 min en hacerlo.

24 DE JULIO: Estación de Castelo Melhor – Cabanas de Baixo.

Toca poner fin a la expedición y deshacer lo andado, al menos, hasta Pocinho. Hace dos jornadas, cuando llegamos a Castelo

Melhor, el día tocaba a su fin; hoy, que lo abandonamos, apenas ha amanecido y la luz es radicalmente distinta. Todo resulta familiar, pero, a la vez, diferente. ¡Qué extraño!

El fresco de la mañana hace que la experiencia sea mucho más llevadera. Las chicharras comienzan a desperezarse. Algunas, al elevarse en vuelo, chocan con nuestro rostro y extremidades. Dejando a nuestras espaldas raíles, balasto y traviesas, en tres horas regresamos al Barragem de Pocinho y a la comarcal que une este pueblo con Torre de Moncorvo y Foz de Sabor. No existe transporte público, de modo que optamos por hacer autostop y en un periquete logramos volver a Cabanas de Baixo, lugar en el que estacionamos el vehículo. Llega el momento de regresar, de alejarnos de las orillas del Duero y de poner fin a una intimidad nunca experimentada: la generada por la cercanía de las aguas, el cauce y la corriente de un río.

En las inmediaciones de Castelo Melhor



El fin de la línea, la desembocadura del Águeda y el puente internacional que comunica los dos países se encuentra unos centenares de metros más allá. El estado de abandono de las instalaciones ferroviarias resulta patente, pero, a pesar de ello, el lugar bien vale una visita. Hace tres o cuatro años, la Diputación de Salamanca intentó revitalizar económicamente la zona a través de la promoción de una vía verde llamada "Camino de Hierro". Para