

DELEGACION LOCAL DE JUVENTUDES
CLUB DE PIRAGUISMO O. J. E.
ARANJUEZ

Informe del descenso Entrepeñas Aranjuez

Fecha de realización 25, 26, 27 y 28 de Marzo 1970.

Participantes.- Ocho palistas más dos asistencias.

Embarcaciones.- Tres K-2, modelo Sella y un K-2, modelo Glider.

Pequeña historia del descenso:

Ateniéndonos a lo programado, tomamos la salida de esta localidad en dos grupos, uno a las 15,30 horas del día 25, en un camión para transportar las embarcaciones, cedido por el Excmo. Ayuntamiento de Aranjuez, y otro a las 17,30 horas del mismo día, en un Land-Rover, puesto a nuestra disposición por la Excmo. Diputación Provincial de Madrid.

La llegada a Sacedón tuvo lugar, aproximadamente, a las 20,30 y 21,30, respectivamente, aprovechando el camino para inspeccionar el embalse de Bolarque, del que desconocíamos su estado real, ya que, según las últimas informaciones recibidas, se encontraba en obras.

Tras ponernos a disposición de las autoridades locales, pernoctamos en Sacedón, siéndonos ofrecido alojamiento por su Excmo. Ayuntamiento.

Tomamos la salida de la primera etapa el jueves, 26, a la sombra del puente romano, sito en la carretera de Aranjuez a corta distancia del pie de presa de Entrepeñas. A las 9 horas, con un retraso de una hora sobre el horario previsto, retraso motivado por lo frío de la mañana y por haber quedado las embarcaciones en el camión la noche anterior, al pernoctar su conductor con nosotros dando lo avanzado de la hora de llegada, tomaron las palas contacto con el agua.

Pese a encontrarse en carga Entrepeñas, no hubo, prácticamente, dificultades, aunque el río se reducía al lecho primario. Encontramos algún tramo de dificultad 2 al Km. aproximado de la salida, aunque de corta duración y fácilmente superables.

El paisaje bronco y abrupto, rocas cortadas a plomo sobre el río; picachos sólo dominados por el águila, majestuosa naturaleza, rodeándonos regatas susurrantes aquí y allá, mezcla de bucolia y fuerza arrebatadora, nos hicieron llegar a Bolarque en un sueño que pronto el estado de tal embalse nos hizo despertar..

Totalmente desembalsado éste, eran sus márgenes un verdadero lodazal que el K-2 Glider fue "arando", sin que sea metáfora, con su timón de pista.

Tras laborioso transporte a hombros las embarcaciones y un ligero refrigerio, las palas volvieron a salpicar un agua de esmeralda limpidez, eafilando las proas de las cuatro K-2 la dirección de Zorita.

Tras el embalse que abastece a la central nuclear nos esperaba una desagradable sorpresa. El cauce del río estaba completamente seco, aquello es un verdadero emporio de juncos y cañizos.

Embarcando al encontrar alguna charca y a pie el resto del camino, metiéndonos en ocasiones en cieno hasta las rodillas, y raspando en otras con las piedras del fondo los cascos de nuestras embarcaciones, fuimos a dar con un arroyuelo, afluente del Tajo, al que sensatamente hay que calificar de no navegable ni para una barquilla de esas de juncos que alguna vez, siendo niños, todos hemos fabricado, pero al que nuestra absoluta necesidad calificamos entonces regalo del cielo. X

Atravesando por troncos en unas ocasiones, otras cegados por la maleza que enlazaba orilla con orilla, en todo momento sin anchura suficiente para permitirnos introducir las palas en el agua, fue, con todo, superado, ¿a costa de qué? Creedme que no lo sé.

La pesadilla que duró más de un par de horas, acabó al fin cuando poco antes del pueblo de Almonacid vierte el agua de la central nuclear, volviendo el río a ser perfectamente navegable.

El final de la etapa está cerca, falta por superar solamente el embalse de Almoquera, sus aguas en completa calma y los islotes, a veces de gran extensión de que está plagado que hace pensar a cualquiera que no conozca el terreno en que se mueve, perder por completo la orientación.

El final de la etapa es duro; tenemos además el handicap de cuatro horas sin contacto con las asistencias, y las últimas naranjas hace mucho tiempo que enjugaron nuestras bocas.

El desfallecimiento fue la constante de los últimos Km., pero al fin Almoquera, la comida caliente, ropa seca y tiendas en que descansar hicieron volver las fuerzas e ilusión para seguir a todos nuestros palistas.

Mientras se montaron las tiendas, las asistencias se destacaron a Almoquera a fin de reponer algunos artículos alimenticios, recibiendo entonces una invitación por parte de las autoridades de la localidad para pernoctar en ella, que fue recibida con la mayor de las alegrías y aceptada con el más grande agradecimiento.

Tras participar en los actos litúrgicos que la solemnidad del día requería, nos recogimos a descansar, cosa que no es de extrañar se hiciera a conciencia.

En contraste con el día anterior, en el que hizo un tiempo espléndido, el viernes 27 presentó ya de mañana un cielo completamente nublado, además, vientos racheados, molestos por su fuerza, lida en el mismo pie de presa de Almoquera

lo hacemos a la salida de las turbinas de su central eléctrica con el motivo de soslayar el encontrarnos de nuevo un cauce completamente seco.

Las aguas discurren rápidas y cristalinas. Hay bastantes tramos 2 y en uno de ellos una de las Sella pierde su timón al golpearlo con una piedra; sigue sin muchas dificultades su tripulación, aunque a marcha reducida, hasta que al encontrarnos un núcleo habitado, solicitamos ayuda que, generosamente, nos concede e improvisamos un timón de emergencia a base de chapa de cinc que cumplirá maravillosamente sus funciones hasta el final del descenso.

Se sigue sin ningún problema, contactando con exactitud en los puntos marcados, decidiendo romper la etapa en las cercanías de Estremera, donde habíamos sido invitados a comer y finalizarla después de la comida. Esto es lo que hacemos y tras presentarnos a las autoridades de Estremera, poniéndonos a sus órdenes, saboreamos un delicioso cordeo, típico de la tierra en que estamos, con algún remordimiento y muchísimo apetito, que junto al levantamiento de la abstinencia por nuestro Capellán, pronto acaba con los remordimientos.

Tras la comida y media hora de reposo proseguimos el camino, seguidos por tierra por el Señor Alcalde de Estremera quien contactó con nosotros en varias ocasiones y nos despidió efusivamente al fin del término municipal.

Franqueamos varias presas en todas ellas transportando a hombros las embarcaciones, recibiéndonos en la última de ellas nuestro camarada Inspector de zona de Juventudes, José Antonio Díaz, que acompañará a las asistencias hasta Villamanrique de Tajo donde nos recibe la corporación municipal juvenil.

En esta localidad en la que tenemos algún amigo y de la que volvimos con infinidad de ellos, pues como tal todos nos trataron, participamos activamente en las celebraciones litúrgicas del Viernes Santo; transportando, incluso, nuestros palistas los pasos procesionales, y teniendo todos una maravillosa oportunidad de practicar esa convivencia que une a nuestras tierras y a nuestro hombres.

De esta fecha nace el proyecto de introducir en nuestro deporte a la juventud de la localidad, posibilidad bien recibida por ellos y que espera para hacerse realidad la llegada del verano y el poder contar con medios oportunos.

La última etapa ya es conocida por dos de los palistas participantes, transcurre sin incidencias si exceptuamos un remojón en uno de los tramos 2 de ~~la Sella~~ la tripulación infantil (que por lo demás realizó un descenso impecable) y el de tener que tomar el canal de la central de Sn. Bartolomé, pues de nuevo el cauce del río no es sino una sucesión de charcas en un tramo de un par de Km.

Comemos a media etapa a base de conservas y perdemos un par de horas pues el fuerte viento apaga la cocina de butano y hay que calentar la comida en hornillos de leña.

Se llega a Aranjuez sin más novedad a las 18 horas del sábado 28 de Abril.

Lo que nos ha demostrado la práctica:

En cuanto a una exacta programación:

Los planos 1:50.000 carecen de suficiente detalle; se procurará trabajar a más pequeña escala y solicitar información complementaria, bien a la Hidrográfica, bien a las compañías eléctricas.

En caso de vernos obligados a usar el 1:50.000 se hará una corrección de distancias no menor al 10%.

En cuanto a las asistencias:

Se ha visto que dos personas más el conductor es un número exiguo; hay que aumentarlas a tres personas más el conductor para un número de diez palistas.

Es totalmente necesario dotar a cada palista de chaleco salvavidas y a ser posible de casco.

En cuanto a alimentación:

Ligera y poco espaciada fundamentalmente la fruta (en estos tres días consumimos 20 kg. de naranjas, 5 kg. de limones y 8 kg. de plátanos).

El uso de emisores-receptores fue fundamental a lo largo de todo el descenso.

En cuanto a la longitud de las etapas:

50 a 70 Km. son perfectamente soportables, siempre que los servicios no fallen y existan suficientes contactos.

Por fin:

No queremos acabar este informe sin agradecer de todo corazón la ayuda prestada por los Ayuntamientos de:

Aranjuez
Sacedón
Estremera
Villamanrique de Tajo

Así como a la Excm. Diputación Provincial de Madrid, gracias a cuyos servicios hoy podemos escribir estas líneas y poner nuestro pensamiento en mayores empresas en bien de nuestra juventud y nuestro querido deporte.

En Aranjuez, a 15 de Abril de 1970.