

EXCURSION EN EL TREN AMARILLO

MANUEL MARISTANY
(Fotos del autor)

ENTRE la Tour de Carol, estación fronteriza francesa de la línea transpirenaica Barcelona-Toulouse, y Villafranca de Conflent, al otro lado de los Pirineos, corre un pequeño ferrocarril de vía métrica, conocido vulgarmente por el Tren Amarillo, Tren Bananas o Metro de los Pirineos. Hace

años, éste era su color original. En la actualidad resplandece de rojo y amarillo, pero la gente lo sigue llamando como antes. Tiene un recorrido de 63 kilómetros de enorme belleza paisajista, pues cruza buena parte de la Cerdaña, el Conflent y el Vallespir, viejas comarcas que antaño formaron parte del

reino de Aragón. Su punto de partida es la Tour de Carol, a 1.200 metros de altitud. (Diremos, a guisa de comentario extra, que en esta estación se dan cita tres anchos de vía: el internacional, el español y el métrico.) Recorre en zigzag la Cerdaña francesa y luego trepa animosamente al Col de la Perche, donde, en la estación Bolquere, bate, como quien no quiere la cosa, el record de altura de la SNCF: 1.592 metros.

En esta parte de su trayecto, el tren amarillo es de lo más informal. No tiene ningún respeto a las curvas de nivel. Así como un tren grande que salva un puerto se esfuerza al máximo en no perder un solo metro de altura penosamente ganado, el tren amarillo se comporta como un cachorro retozón. Sube y baja alegremente y tan pronto trepa a saludar a un aldea agrupada en torno a su viejo campanario de pizarra como se lanza cuesta abajo, para investigar entre las claras aguas de un arroyo que salta de los nevados contrafuertes del Puigmal. En verano goza de una gran popularidad. La dirección del mismo pone a disposición de los entusiastas un coche abierto, para que éstos puedan gozar, sin trabas, al sol, del paisaje de la alta montaña pirenaica.

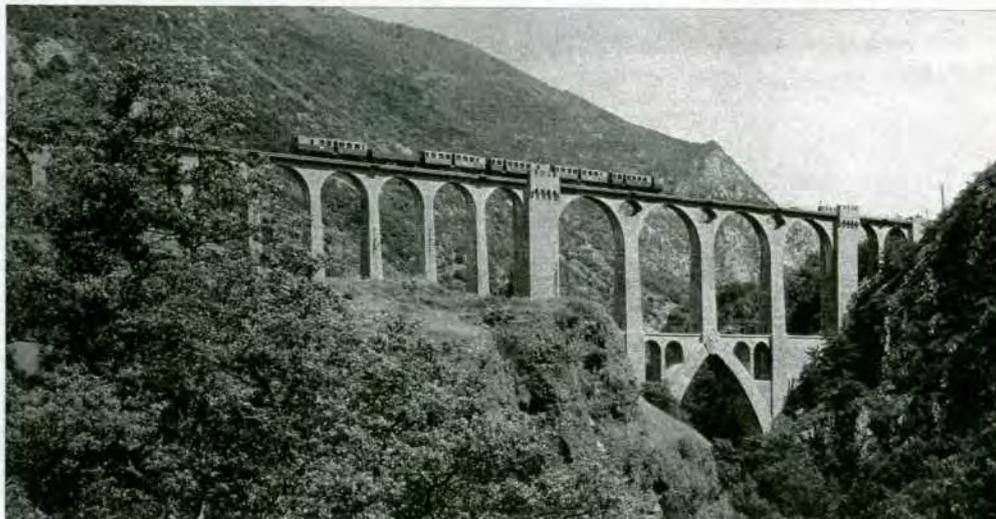


**Descenso hacia
Villafranca de Conflent.**

Pasa junto a Mont Louis, la ciudadela amurallada por Vauban, el célebre ingeniero militar del Rey Sol, y en seguida se precipita por las fuertes rampas de la vertiente Norte, siguiendo, a gran altura, bordeando precipicios, el curso del Tet, el río que desemboca junto a Perpignan. Describe infinidad de curvas, tan cerradas como las de un tren miniatura, y cruza por encima de dos formidables viaductos. El primero es el puente colgante Gisclard, único en la red ferroviaria francesa, suspendido a 80 metros sobre las espumeantes aguas del Tet. Su constructor, el chef du bataillon Gisclard, murió el mismo día de su inauguración a causa de un estúpido fallo humano. El tren se había detenido en lo alto del puente para que el prefecto de los Pirineos Orientales pudiera decir su discurso, y como fuera que el ruido de los compresores no dejaba oír sus palabras, alguien los cerró. Finalizada la ceremonia, el tren reemprendió la marcha, cuesta abajo. Al llegar a una curva muy cerrada, el maquinista quiso frenar. Desgraciadamente, los frenos, faltos de presión, no respondieron y



**Subiendo al Col de la Perche,
pueblo de Mont Louis.**



Viaducto Sejourné.

el tren saltó al vacío, desintegrándose a continuación. Una placa de bronce en un monolito de piedra, en lo alto de la carretera, recuerda a los automovilistas la obra y muerte del chef du bataillon Gisclard.

Unos pocos kilómetros más abajo se alza la elegante sillería del viaducto Sejourné, formado por varios arcos góticos.

El tren continúa su descenso junto a las estribaciones norteñas del Canigó, la montaña que cantara Verdaguer. La temperatura se dulcifica. Se produce un cambio de decoración. Los prados desaparecen para ser sustituidos por carrasacas y matorrales mediterráneos. Varían también los tejados de las casas: la pizarra se bate en retirada y su lugar es ocupado por rojizas tejas romanas. Finalmente, el tren franquea las murallas de Villafranca de Conflent, a 400 metros de altura, para enlazar con el tren grande que sube de Perpignan.

Villafranca es asimismo una población fortificada por Vauban para cerrar el camino a las invasiones procedentes de España. Las murallas no sólo rodean la ciudad, sino que

trepan a los riscos vecinos que la dominan.

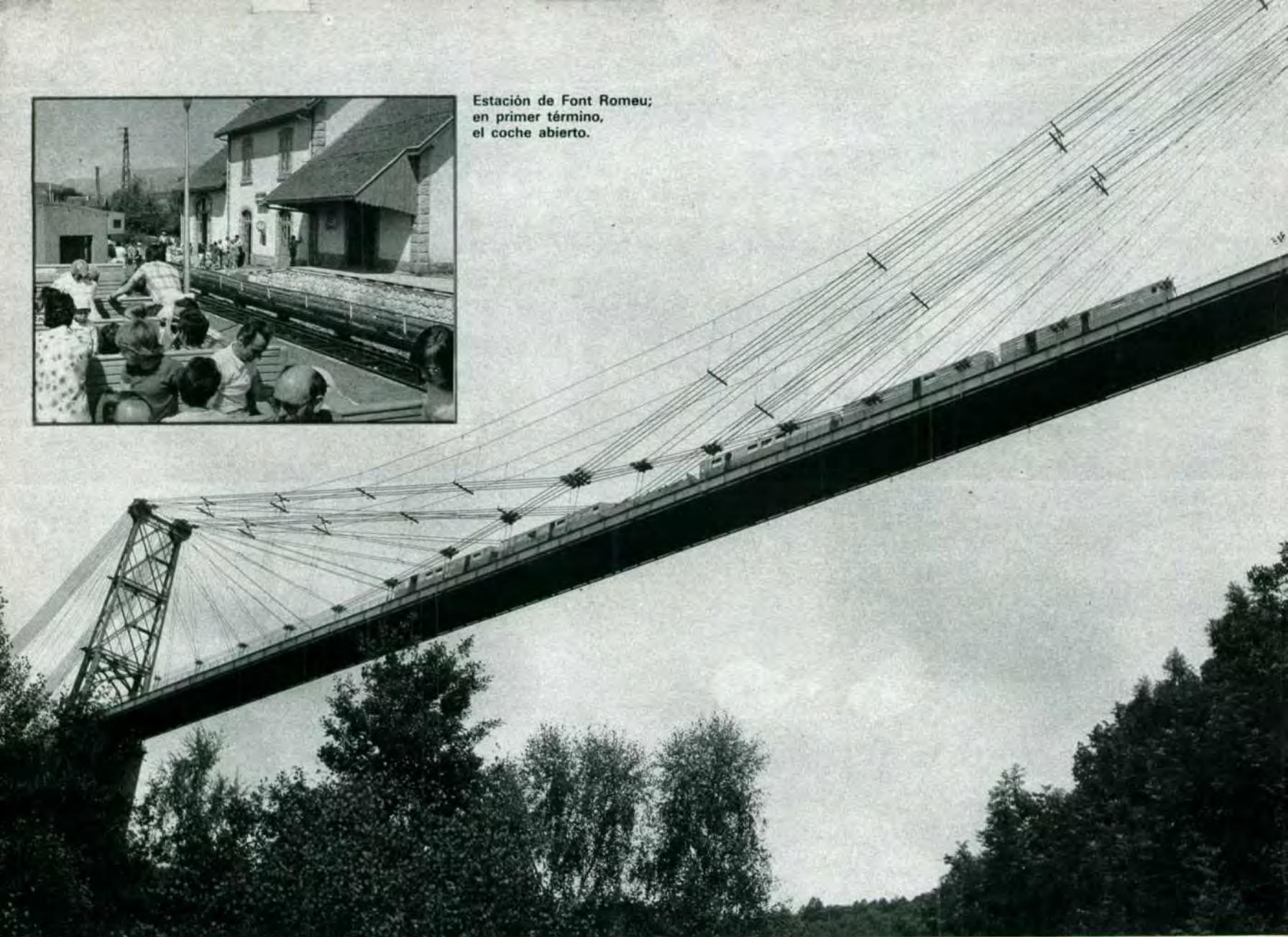
Para información de los forofos del tren, diremos que el tren amarillo es de vía métrica y tracción eléctrica a 850 voltios. La toma de corriente se efectúa por un tercer carril convenientemente protegido. Todo el recorrido está vallado para impedir la entrada de las vacas, cuyo despiste es proverbial.

Hace pocos días, 150 amigos de la Asociación de Aficionados al Ferrocarril de Barcelona hicimos una excursión en el tren amarillo bajo la égida de nuestro honorable presidente (1), José María Sasplugas. Nos tiramos 460 kilómetros de vía ancha y métrica con el mayor de los entusiasmos, con salida a las siete menos cuarto de la mañana y llegada a las doce de la noche. Fue un éxito total. El único percance digno de ser resaltado fue la pérdida de una señora. La perdimos en el transbordo de tren en la Tour de Carol. Ignoro si alguien la encontraría después y en qué condiciones. Los demás lo pasamos estupendamente bien. Incluso lo

(1) Conocido también por el honorable Mikado, debido a su extraordinario esfuerzo de tracción.



Estación de Font Romeu; en primer término, el coche abierto.



El puente colgante Gisclard, desde el fondo del río Tet.

que ocuparon el coche descubierto o "fresquera" rodante. Cuando bajaron, en Villafranca, tenían las caras azuladas y andaban como autómatas. Pero dijeron que lo habían pasado fenómeno. No hay como la afición para hacer ver las cosas de color de rosa. Los ultras —quiero decir, los superforofos— visitaron el taller de reparaciones del depósito de máquinas y aspiraron con deleite el tufo a grasa impregnada de kilovatios, propio de los talleres de locomotoras eléctricas. Los demás nos desperdigamos por las estrechas callejas medievales de la ciudad para admirar las murallas y el coro carcomido de su iglesia románica.

El tiempo, nublado y variable, no fue obstáculo para el feliz éxito de la excursión. El paisaje que desfilaba lentamente tras las ventanillas era un bálsamo para nuestros fatigados ojos de habitantes de una ciudad inhumana y monstruosa: las cumbres nevadas que surgían por encima de la niebla, retazos de azul, altos riscos de granito, alzándose a una altura prodigiosa, el pálido fulgor de un ventisquero que desaparece rápida-

mente cuando el tren se hunde en un túnel, los fantasmales dedos de la niebla deslizándose entre los abetos y sepultando silenciosamente una aldea, los verdes y húmedos prados donde pacían los caballos de crines rubias, peladas arboledas, la lejana perspectiva de los dientes de la sierra del Cadí sobre los que caía un chorro de oro... La primavera no había llegado todavía a la Cerdaña. Se insinuaba tímidamente en el aire, temerosa de un repentino zarpazo del invierno.

El trayecto Puigcerdá-Barcelona lo cubrimos en el tiempo record de dos horas y cuarenta y ocho minutos, a bordo de una veterana unidad verde-plata, afónica de pito. Hacía cinco años que no recorría esta línea y quedé gratamente sorprendido por la suavidad de marcha del tren. Por las rampas del puerto de Tossas, las más pronunciadas de la red española, bajamos a la velocidad límite, autorizada recientemente, de 60 kilómetros por hora. Algo nunca visto. Desde la cabina del maquinista era particularmente emocionante. Lástima que no me dejaran estar mucho tiempo. En la llanura alcanza-

mos velocidades punta de 120 kilómetros por hora, al decir de los entendidos. Cruzamos la noche como un meteoro y adelantamos a los coches, cuyos faros se quedaban atrás en la carretera. Las agujas de las estaciones las atravesábamos con ruido de cataclismo, sin disminuir la marcha. En milésimas de segundo, la luz del jefe de estación era un puntito que desaparecía tragado por las neblinosas tinieblas. El viaje, pese a lo avanzado de la hora, me resultó corto. No podía apartar los ojos de la ventanilla para ver cómo las luces huían hacia atrás. No obstante, pese a la magia del tren, muchos excursionistas habían sucumbido a la fatiga y el madrugón, y dormían plácidamente, arrullados por el suave balanceo de la marcha. Los niños estaban prácticamente "plegados" sobre los asientos.

A las doce en punto, hora exacta prevista para la llegada, nos apeábamos, algo molidos, hay que reconocerlo, en la estación de Francia; nos felicitábamos mutuamente por el éxito del viaje y preguntábamos al honorable presidente cuál sería el próximo. ■