

«El Pullman de Cerdanya sale de Barcelona-Sants a las 16.05. El coche en el que viajo se llena a tope en el Apeadero del Paseo de Gracia. La suavidad de la marcha me permite resolver el crucigrama de la Vanguardia. La llegada a Vic se produce a la hora en punto. Más allá de Ribas de Freser cruzamos el Túnel de Tosas, el más alto de RENFE. A las 18,39 me apeo en Puigcerdá, mientras el tren se acerca hasta la cercana estación francesa de La Tour de Carol, donde pasará la noche a la espera del tren nocturno francés procedente de París y Toulouse.»

La máquina de escribir de Manolo Maristany traquetea de nuevo sobre los caminos de hierro, esta vez para acercarnos hasta el nuevo servicio de RENFE entre Barcelona y Puigcerdá, que reduce el hermoso paseo ferroviario del Rápido de Mediodía (a, o desde la frontera francesa) en más de dos horas.

Por Manolo Maristany

ESTAS últimas fiestas del Pilar pasé en la Cerdanya invitado por mi gran amigo Perico de Miguel, que, aunque ajeno al mundo del ferrocarril, ha tenido la delicadeza y el buen gusto de comprarse un apartamento en el Vilar de Urth, a pocos metros de la vía del tren. En la Cerdanya lo primero que uno hace al despertarse por la mañana es abrir la ventana de par en par, respirar hondo y extasiarse ante su fresco panorama de prados y montañas. Yo lo estaba haciendo a conciencia cuando, muy sorprendido, capté el poco usual mugido de una «japonesa» subiendo a toda máquina. Casi en seguida desfiló ante mis ojos el nuevo y flamante Pullman Cerdanya», del que había oído decir que se iba a poner en servicio un día de estos. La sorpresa me dejó tan petrificado que no me dio tiempo a reaccionar ni a buscar mi cámara fotográfica. Cuando el tren hubo pasado, miré la hora: las 8.27. De modo que aquella noche pedí un despertador y lo puse a las 8.20 por si las moscas. A la mañana siguiente, cuando sonó, salté de la cama, me asomé a la ventana y esperé cámara en mano. Por la noche había nevado un poco y las montañas de la parte de Francia aparecieron espolvoreadas de blanco. Cuando pasó el Pullman Cerdanya no tuve más que apretar el disparador. Así de sencillo. Un poco más y hago la fotografía desde la cama. Luego me volví a acostar y me dormí hasta las nueve y pico que me llamaron para desayunar. Ha sido la foto ferroviaria más cómoda y confortable que he tomado en mi vida de cazador de trenes. Una espe-

El Pullman Cerdanya saliendo de la estación de Puigcerdá.



Un nuevo servicio que potenciar

Del Rápido de Pullman



la línea Barcelona-Puigcerdá Mediodía al Cerdanya

cie de compensación especial que me tenía reservado el destino.

Cuando tuve la primera copia en mi poder se la envié a mi amigo Carlos García Cañibano, director de la V Zona de RENFE y padre de la criatura. A vuelta de correo me citó en su despacho de gran jefe en la Estación de Francia, el mismo desde el que el marqués de Argentera había regido los destinos del MZA, lo cual era algo que se notaba a primera vista. El empaque y el prestigio ferroviario no se improvisan de la noche a la mañana. Lo primero que hice fue felicitarle por el acierto y la visión que había tenido al poner en servicio este nuevo tren que con sólo dos paradas, una en Vic y otra en Ripoll, permite viajar de Barcelona-Sants a Puigcerdá en dos horas cuarenta. Y en dos horas treinta si se coge en el apeadero del Paseo de Gracia. El viejo «rápido» de

“Es probable que la ocupación estadística del Pullman Cerdanya sea del 70 por 100, pero hoy, viernes 5 de noviembre de 1987, es del 100 por 100.”

los años cincuenta empleaba cuatro o cinco. Carlos García me explicó brevemente la génesis y características del Pullman Cerdanya:

ALTO INDICE DE OCUPACION.—Lo que pretendemos con este tren es potenciar y poner al día esta vieja línea del Norte que tantas críticas y amenazas de supresión había recibido últimamente, inyectarle un poco de oxígeno, hacerla competitiva, en una palabra. Ya que la tenemos vale la pena hacer un esfuerzo. Con el Pullman Cerdanya creo que lo estamos consiguiendo. Aún no hace un mes que funciona y su índice de ocupación no baja del 70 por 100. Los usuarios han respondido magníficamente bien, lo han recibido con los brazos abiertos. Y eso que los horarios todavía no se han ajustado a las horas más convenientes para que un cerdanes baje a Barcelona por la mañana, resuelva sus asuntos, y por la noche esté de vuelta en su casa. Pero esto lo arreglamos cuando pongamos en servicio un talgo Barcelona-París vía Puigcerdá-La Tour de Carol. Entonces retrasaremos la hora de salida de Barcelona y la pasaremos de las 16,05 a las 7,30, por ejemplo. La salida de Puigcerdá a las 8,21 yo creo que está bien, puesto que permite llegar a Barcelona-Paseo de Gracia a las 10,57. Claro que también se podría adelantar un poco, lo que permitiría llegar antes a Barcelona. Pero esto no depende de nosotros, sino del expreso nocturno procedente de París con el que enlaza el Pullman en la Tour de Carol. Estos son planes pases para el futuro. De momento estamos cuidando esta línea, tenemos también en proyecto poner CTC hasta Vic. Ahora estamos saneando la línea, haciendo obras de contención, limpiando las cunetas, etc. También hemos pedido un



Es posible —pero no seguro— que este tren estacionado en Ribas de Freser sea el «rápido de Barcelona-Puigcerdá». A la derecha del mismo, una veterana «tanque» propia de esta línea. Y al fondo, el pequeño cremallera de nuria. Este excepcional documento gráfico es una cortesía del GIRE de la V Zona (ala norte de la estación de Francia).



El Pullman Cerdanya surgiendo de la boca sur del túnel de Tosas, el más alto de RENFE. 1.500 metros en números redondos.



El Pullman Cerdanya cruzando el puente de Planolas.

quitanieves para tener la línea siempre despejada; una línea internacional que, por cierto, ahorra 100 kilómetros entre Barcelona y París vía Portbou.

VIAJAR HACIENDO CRUCIGRAMAS.—El Pullman Cerdanya sale de Barcelona-Sants a las 16,05 y para en el Paseo de Gracia, algo que choca a un veterano de esta línea acostumbrado a salir de Plaza Cataluña y seguir por Arco de Triunfo y Meridiana (aún me acuerdo cuando circulaba en superficie). Hoy en Barcelona se ha operado una verdadera revolución en los transportes

ferroviarios y los trenes salen por las líneas más insospechadas. ¿Quién le iba a decir a uno que el mesetario Shangai Expres circulara por la línea de las Costas de Garraf a orillas del Mediterráneo? A los viejos usuarios no nos queda otro remedio que proceder a un severo reajuste de conceptos. El coche de primera en el que viajo —que había salido semivacío de Sants— se llena a tope en el apeadero del Paseo de Gracia. Muchos viajeros de segunda pagan el suplemento. Otros se acomodan como pueden en el coche-cafetería.

Forman la composición del flamante

Pullman Cerdanya tres coches «nueve mil», climatizados y equipados con ventanillas fijas para desespero de mirones de ventanilla (una afición que comprendo perfectamente). La «japonesa» que tira del convoy está pintada en azul y amarillo para hacer juego con la librea de los coches.

Aparte del consumo de energía propiamente dicho, el Pullman Cerdanya consume mucha energía acústica para abrirse paso entre los poblados alrededores de Barcelona. El maquinista le da constantemente al silbato. La gente de las estaciones mira con curiosidad al nuevo y flamante tren.

El Pullman Cerdanya en su auténtico marco cerdañés. Este día, excepcionalmente, circulaba con coches «diez miles». (Esta foto está hecha prácticamente desde la cama.)



Acostumbrado a la dura suspensión de las unidades «suizas» —y al bamboleo de los antiguos «pingüinos»— la suavidad de marcha de los «nuevemiles» me resulta totalmente insólita y me permite resolver sin problemas el crucigrama de «La Vanguardia». No paramos en La Garriga, otra sorpresa, y pronto aparecemos en las tierras altas de la Plana de Vic a las que alguien —no recuerdo quién— les encontró reminiscencias castellanas, seguramente por su toque de austeridad. La llegada a Vic, capital de la comarca, se produce a la hora en punto. Bajamos algunos pasajeros y suben otros tantos. La ocupación media de este tren será del 70 por 100, pero la de este viernes 5 de noviembre de 1987 es del 100 por 100. La parada dura tres minutos exactos. Salimos a las 17,17 de mi reloj. Atardece y el paisaje se va difuminando en la penumbra. En algunos puntos de la línea se están efectuando obras de saneamiento en las cunetas y trincheras y el Pullman Cerdanya reduce su marcha a paso de caracol. Pasamos de largo por Manlleu y Torelló, antes paradas casi obligatorias.

A las 17,50 llegamos a la muy importante estación de Ripoll, antiguo final de la línea del Norte y comienzo del Transpirenaico. Bajamos muchos viajeros que son reemplazados por los oportunos suplentes. La parada también es muy breve. Hasta 1965, que se procedió a electrificar toda la línea a 3.000 voltios, en Ripoll el «rápido» perdía su verdadera «sietemil-cien» y su lugar era ocupado por una pequeña y esquemática «mil» a secas o «estado». También dejaba un buen número de coches, incluido un coche-restaurante de madera que esperaba aquí a ser acoplado al «rápido» descendente Puigcerdá-Barcelona. En estas operaciones se perdía mucho tiempo y «el rápido» no hacía honor a su nombre. En un cocherón enfrente de la estación se guardan las «miles» supervivientes y un veterano coche de madera con puerta central que valdría la pena conservar y restaurar para hacer un tren histórico de esta línea de agitada historia. Por la razón que fuera —seguramente económica— Norte no la remató hasta Puigcerdá sino que fue el Estado, a través de un ente llamado Ferrocarril Transpirenaico, el que se hizo cargo de ella. La perforación del Túnel de Tosas era una razón de peso. El Transpirenaico acometió las obras con mucho entusiasmo, barró los Pirineos, e in-

cluso construyó una estación monumental que imitaba el estilo románico del Monasterio de Ripoll, pero que nunca llegó a utilizarse. Todavía sigue en pie como un desolado monumento a la falta de previsión y planificación. La línea completa Barcelona-Puigcerdá se inauguró en 1922. En 1929 se procedió a su electrificación y por ella circularon los primeros «pingüinos» de Cataluña pintados de crema y marrón.

EL TUNEL MAS ALTO DE RENFE.—

El Pullman Cerdanya arranca, dejando en seguida, a mano derecha, el clausurado ramal de San Juan de las Abadesas, en su tiempo el verdadero final de esta línea y su razón de ser, pues se tendió para dar salida al carbón de sus minas cuando nadie pensaba que podría ser una línea internacional que llevara a Francia.

El Pullman Cerdanya ha puesto en mar-



cha la calefacción. Afuera ha oscurecido, pero no me pierdo la importante estación de Ribas de Freser. Pasamos a pocos metros de las pequeñas vías de Cremallera de Nuria y acto seguido iniciamos la escalada de la línea más dura de España, las rampas del túnel de Tosas, con pendientes de más de 40 milésimas, tan exageradas que son apreciables a simple vista desde los andenes de la estación. El más profano en temas ferroviarios se da cuenta de su fuerte grado de inclinación. Están en los límites de la simple adherencia. Son tan fuertes que hasta la potente 269 que tira de nuestro tren las acusa. El traqueteo de las ruedas suena más espaciado, adormecedor. El túnel del Caracol, de 1.057 m. de longitud, que describe una completa espiral dentro de la montaña, es la antesala del de Tosas. A causa de la oscuridad ambos me pasan completamente desapercibidos. El de Tosas es el más alto de

a estar en los mismos andenes. Está justo amaneciendo y los campos cercanos aparecen blancos de escarcha. El frío es muy vivo y me paseo arriba y abajo para entrar en calor. El característico mugido de la 269 me anuncia que el Pullman Cerdanya acaba de salir de la Tour de Carol. A los pocos minutos lo veo aparecer por debajo del puente de la carretera de San Martín de Arábó. Los primeros y rasantes rayos del Sol se reflejan alegremente en el frontal amarillo de la «japonesa» haciendo honor a su origen asiático. Tengo tiempo de dispararle una instantánea antes de subir a mi confortable coche de primera. Se agradece el calorito de la calefacción, un calorito aséptico e inodoro que no tiene nada que ver con la mezcla de vapor recalentado y carbonilla que subía de los tubos de la calefacción de los viejos coches de madera del Norte del «rápido» de los años cincuenta. La calefacción del Pull-

mana de otoño es muy luminosa y las arboledas —fresnos y alisos— aparecen tocados de rojo y amarillo. Los caballos —que han pasado la noche a la intemperie— pacen en los campos todavía blanqueados. Las vacas no saldrán hasta que el Sol no empiece a calentarse. Son animales delicados a diferencia de los caballos hispano-bretones cerdañeses que aguantan todo lo que les echen. En la lejanía se perfilan los abruptos contrafuertes de la sierra del Cadi, y delante de nosotros, la equilibrada pirámide de la Tosa de Alp surcada por los pasillos de telesillas abiertos en sus oscuros bosques de abetos.

El Pullman Cerdanya desfila sin detenerse por la estación de La Molina. El valle está adormecido, envuelto en la paz de sus pinares. Dentro de un mes o dos, con las primeras nevadas, será un hervidero de frenéticos esquidores. En seguida desaparecemos tragados por el túnel de Tosas. Tras unos minutos de oscuridad aparecemos en la vertiente sur de la cordillera por la ornamentada boca del túnel más alto de RENFE (no el de España que pertenece al Cremallera de Nuria). El Pullman Cerdanya contornea prudentemente los contrafuertes de la montaña y vuelve a desaparecer otra vez en el túnel del Caracol que, como los del San Gothardo, describe una vuelta completa en el interior de la tierra. Antes de zambullirme en la oscuridad tengo ocasión de echar un vistazo a la vía que viene por abajo, casi en nuestra perpendicular, y por la que pronto rodaremos nosotros camino de Ribas de Freser. Más tarde cruzamos el viaducto de hierro sobre el río Rigart, todavía crecido después de las últimas lluvias.

En Ribas de Freser termina la tremenda rampa y el Pullman Cerdanya recobra la horizontalidad, lo que permite a su maquinista aflojarle las riendas. Los tímpanos de los viajeros acusan la pérdida de altura y sólo con un par o tres de bostezos no recuperan la normalidad. Bostezos acompañados por un oportuno trago de saliva. El Pullman Cerdanya continúa su descenso pegado a la orilla derecha del Ter.

En Ripoll es literalmente asaltado por los viajeros. Debido a la falta de costumbre, muchos pretender subir al coche de primera. El interventor tiene que prevenirles. Pero como la segunda va a tope, muchos prefieren pagar el suplemento antes de quedarse en tierra. El índice de ocupación vuelve a subir al 100 absoluto. En Vic vuelve a ocurrir lo mismo y los pocos viajeros que bajan son compensados por los que suben. Y los que subirían si hubiera más plazas. Esto de calcular los coches que debe llevar un tren no debe ser tan fácil como parece a simple vista. El Pullman Cerdanya, por ejemplo, podría llevar cuatro coches hasta Ripoll. O cinco. Pero si aquí tiene que pararse y dejar dos, esto le representaría una pérdida importante de tiempo. Y no digamos volverlos a enganchar en el viaje de vuelta.

La neblina y la polución anuncian la proximidad de Barcelona. En San Andrés Condal, el Pullman Cerdanya inicia su recorrido subterráneo y no para hasta el apeadero del Paseo de Gracia, a donde llega con cronométrica puntualidad a las 10.57, que ahora miro en el reloj del andén. Chapeau. **MANOLO MARISTANY.**



El correo Puigcerdá-Barcelona (hoy suprimido), remolcado por la veterana «1001», en la estación de La Molina en 1980.

RENFE, 1.500 m. en números redondos, y una longitud de 3.900 m. En su interior coronamos el perfil máximo de la línea e iniciamos el descenso a la Cerdanya.

La famosa estación invernal de La Molina está justo a la salida del mismo. Sus luces parpadean un momento en las tinieblas y desaparecen tragadas por la oscuridad. El Pullman Cerdanya descende a una marcha prudente. El exiguo radio de las curvas de esta línea de montaña no permite demasiadas locuras velocísticas. Desde la estación de Alp se tiene un rápido atisbo de las constelaciones de los pueblos de la Cerdanya parpadeando en la noche como pequeñas luciérnagas azuladas. En el puente sobre el joven Segre finaliza el pronunciado descenso —400 m. en números redondos— y el Pullman Cerdanya enfila a buena marcha la recta final que lleva a Puigcerdá, a donde llegamos a las 18.40 en lugar de las 18.39 programadas. Aunque es posible que lleve el reloj adelantado. Fin de trayecto. Me apeo y espero en el andén a que el tren arranque en dirección a la cercana estación francesa de La Tour de Carol, donde pasará la noche a la espera del tren nocturno francés procedente de París y Toulouse.

El lunes, a las ocho de la mañana, vuelvo

“ El Pullman desfila sin detenerse por la estación de La Molina. El valle está adormecido, envuelto en la paz de sus pinares. Dentro de un mes o dos, con las primeras nevadas, será un hervidero de frenéticos esquidores. ”

man Cerdanya huele simplemente a calor. Me instalo en mi butaca numerada e inclinando el respaldo hacia atrás me dispongo a admirar debidamente el paisaje que no pude admirar en el viaje de ida.

VIAJE DE VUELTA.—A las 8.21 en punto el Pullman Cerdanya pita y arranca silenciosamente. La veintena de viajeros que ocupan el coche de primera —jubilados y pensionistas en su mayoría— miran absortos la encantadora campiña cerdañesa que se abre a ambos lados del tren. La ma-