

*RECORRIDO CIRCULAR EN TREN POR LAS DOS VERTIENTES PIRENAICAS
Y EL CORAZÓN DE LA Cerdanya.*

Ventanilla con vistas

JOSÉ IGNACIO DE GRADO

En la actualidad solo hay una conexión ferroviaria activa dominando paisaje abierto sobre el macizo de los Pirineos: la que discurre desde la estación francesa de La Tour de Carol-Enveitg y enlaza con la estación de Ribes de Freser (Girona), y la línea de Puigcerdà procedente de Barcelona.

Tradicionalmente las conexiones ferroviarias España/Francia han discurrido por los extremos occidental y oriental de los Pirineos, junto al mar, siendo bien conocidas las de Irún-Hendaya (Oeste) y Portbou-Cerbère (Este) y, más recientemente, en Girona, también la conexión de ancho internacional (UIC) que salva los Pirineos por debajo, mediante el túnel del Pertús, de 8,3 km.

Pero para el viajero sin prisas existe otra propuesta alternativa, que es la que se narra en estas líneas: viajar en tren desde Barcelona por la línea de Puigcerdà (actualmente línea Rodalies R3) hasta Ribes de Freser, subir en el Cremallera de Núria (ida y vuelta) y seguir camino desde Ribes hasta la estación francesa de La Tour de Carol-Enveitg, en la histórica comarca de La Cerdanya, todavía al sur de los Pirineos. En esta estación se puede tomar el "Tren Amarillo" o "Train Jaune", ferrocarril de vía métrica de la Sociedad Estatal de los Ferrocarriles Franceses (SNCF) que cruza, por el puerto de la Perche, a la vertiente norte de los Pirineos, por donde va descendiendo hasta Villefranche de Conflent. En esta localidad de la antigua comarca del Rosellón es posible cambiar ya de tren a uno de ancho internacional de la red francesa y proseguir hasta Perpignan, donde se puede hacer transbordo para tomar otro tren hasta Portbou, y desde esta localidad gerundense, en otro tren de Renfe (Rodalies R11), estar ya de vuelta en Barcelona.

Primera jornada.

Saliendo de Madrid en el AVE de las 07:00 h se llega a Barcelona-Sants a las 09:30, con tiempo suficiente para coger en la misma estación el Rodalies R3 de las 09:51 hasta Ribes de Freser. La mayor parte de esta línea a Puigcerdà se debe a la Sociedad del Ferrocarril y Minas de Sant Joan de les Abadesses, y su inauguración se remonta a 1880, cuando se abrió hasta Ripoll y el cargadero de carbón de Toralles, en Sant Joan, donde llegaba el carbón de la cuenca minera de Surroca-Ogassa gracias a un pequeño ferrocarril minero que salía junto a la bocamina de la mina de Santa Bàrbara.

Esta compañía minero ferroviaria quebró y se vendió en 1887 el ferrocarril y las minas a la poderosa NORTE, que le dio un nuevo impulso. En 1922 se inauguró la nueva línea desde Ripoll a Puigcerdà, construida a cargo del Estado, que remonta el río Freser (afluente del Ter) hacia el Norte. Pasado Ribes de Freser, hace un giro de 90° para continuar hacia el oeste junto al río Rigard (afluente del anterior) y donde fue necesario acometer, cerca de Toses, dos túneles: uno de caracol (túnel casi helicoidal de 1.054 m) y el túnel de Toses, de 3.904 m de longitud, que permitieron la continuidad del trazado entre las cuencas de los ríos Ter y Segre. La máxima altitud hoy de la red de los ferrocarriles de vía ancha española se encuentra precisamente en el interior de este túnel, en el cambio de rasante que presenta el mis-

mo, a 1.480 m sobre el nivel del mar. A la salida del túnel, ya en la cuenca del Segre, se deja atrás la estación de esquí de La Molina para descender hacia Puigcerdà, junto al río Alp. Esta espectacular línea de 47 km, inicialmente un ramal desde Ripoll (cota 683 msnm) a Puigcerdà (cota 1.147 msnm), discurre por el citado túnel de Toses a 1.480 msnm en su interior y exigió la construcción de un total de 43 túneles, deparando al viajero espectaculares paisajes de montaña.

En 1985 se clausuró el final de la línea original de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses, que actualmente es la Via Verde del Ferro i del Carbò, que no sólo llega hasta el cargadero de Toralles sino que, remontando el desnivel del antiguo plano inclinado mediante una rampa moderna en zigzag, permite continuar por el trazado del ferrocarril minero hasta la plaza de la mina de Santa Bàrbara, en Ogassa, que es visitable.

El tren de Cercanías o Rodalies, que sale a las 09:51 de Barcelona-Sants lleva hacia el Noreste, hacia Montcada-Bifurcació, donde se separa del resto de la red y, bordeando Granollers, busca el norte hacia Vic. Pasada esta localidad y antes de llegar a Manlleu, cruza el río Ter, al que acompañará remontando su cauce hasta Ripoll. Este trayecto desde Barcelona es muy utilizado por grupos de turistas extranjeros que acuden a la capital de la comarca del Ripollés a visitar el monasterio de Santa María.

El tren llega a Ribes de Freser a las 12:13 y, junto a la estación de vía ancha, al final del andén hacia Puigcerdà, se encuentra la estación del cremallera de Núria. Este ferrocarril de ancho métrico fue inaugurado en 1931, y la línea la opera Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Tiene una longitud de 12,5 km, arranca en Ribes Enllaç (905 msnm) y, tras dejar atrás Ribes Vila y Queralbs, llega a Núria (1.964 msnm). Los primeros 5,5 km son en adherencia, y después comienza el tramo en cremallera, con dispositivo ABT y rampas del 15%. El trayecto es espectacular, y más debió serlo en el pasado, pues en 2008 se abrió una variante con el túnel del Roc del Dui, de 1.330 m de longitud, para evitar un tramo inestable pero de gran belleza (Dent d'en Rossell). La línea está electrificada a 1.500 V en corriente continua.

La Vall de Núria

El tren sale de Ribes de Freser a las 12:50 h y llega a Núria las 13:30 h, y andando con un paso ligero se puede atravesar el paraje de Núria hacia el mirador de la Creu d'en Riba, con una panorámica inmejorable sobre nuestro tren de subida que desciende ahora hacia Ribes. En Núria se encuentran el santuario de Nuestra Señora de Núria y la estación de esquí de Vall de Núria, solo accesible por este tren o andando, siendo la ruta más transitada la senda de montaña hacia Queralbs.

Núria está a los pies de la cresta fronteriza de los Pirineos, y el pico más alto que lo bordea es el Puigmal, de 2.910 m, muy cerca del Pic del Segre.

De regreso, tomando el tren de las 15:30 h., se llega a Ribes Enllaç a las 16:20 h. En Ribes Vila existe un museo gratuito sobre el Ferrocarril de Núria, por lo que una buena opción es bajarse en esta estación para visitarlo y seguir luego caminando desde aquí hasta las estaciones de Ribes Enllaç (FC Núria) / Ribes de Freser (FC Renfe/Rodalies). En el museo se puede admirar una pieza singular: la antigua locomotora a vapor nº6, Julián Funchs, con disposición de ejes 021T, de 1892, diseñada inicialmente para tracción en cremallera y con los ajustes inclinados para que en plena rampa la caldera se mantenga en horizontal.

En Ribes-Vila se puede visitar el museo del Cremallera de Núria, de acceso gratuito

A las 17:15 h. sale el Rodalies de Ribes hacia Puigcerdà, tomando hacia el oeste para remontar el río Rigard. Poco antes de Toses se vuelve a atravesar el túnel helicoidal o de "caracol" que, junto al más pequeño de Grawakas, completan un giro de 360° salvando un desnivel de unos 80 m. De nuevo en la cuenca del Segre y ya en la estación fronteriza de Puigcerdà, es posible conectar con la línea de ancho internacional procedente de la estación francesa de La Tour de Querol-Enveitg, distante a menos de 4 km. Nuestro tren cruza la frontera y llega a la estación francesa casi a la hora prevista de las 18:06. Esta misma unidad 447 vuelve poco después hacia Puigcerdà y Barcelona a las 18:52 h.

La estación francesa de La Tour de Querol-Enveitg tiene servicios en 3 anchos de vía: el español de la línea de Puigcerdà (1.668 mm), el ancho internacional (1.435 mm) con incluso un tren directo nocturno a París-Austerlitz y el de vía métrica (1.000 mm) del tren amarillo hasta Villefranche-Vernet-Les Bains.

La oferta de pernoctación en estas pequeñas localidades francesas junto a la estación es muy limitada, pero la necesidad de iniciar desde aquí al día siguiente el recorrido en el tren amarillo me hace acomodarme en lo disponible lo más cerca de la estación francesa.

La Cerdanya (catalán), Cerdagna (francés) o Ceritania (latín) es una comarca histórica en la cabecera de la cuenca del río Segre, y se extiende en Francia a los pies del Pic del Segre, de 2.843 m., cerca de la localidad de Llo. Como la adyacente del Roselló, fue española hasta el Tratado de los Pirineos de 1659, en virtud del cual la Cerdanya se dividió en dos, de modo que la Alta pasó

a Francia y la Baja, con capital en Puigcerdà, permaneció en España, con una pequeña excepción, la villa de Llívia, que permanece como enclave español, como una isla, dentro de territorio francés.

Aprovechando las horas de luz de julio es posible acercarse a Llívia andando, por Ur, a casi 8 km, por pequeños caminos, evitando el asfalto. Llívia está separada de Puigcerdà por unos 5,7 km (en línea recta, por asfalto de carretera), y ALSA tiene también autobuses que unen estas localidades. Para cerrar los vértices de este triángulo, La Tour de Carol-Enveitg se encuentra a unos 4 km de Puigcerdà. En el mejor de los casos, apenas unos discretos mojones de piedra marcan las fronteras en todos estos tránsitos.

Segunda jornada

Solo hay dos trenes al día que hagan el tramo completo desde La Tour de Carol-Enveitg (1.247 msnm) hasta la estación de Villefranche-Vernet-Les Bains (427 msnm): a las 08:28 h y a las 15:13 h. Este tren es conocido como Tren Amarillo o Train Jaune porque está pintado íntegramente en este color. El primero de la mañana, tren TER 23010, el de las 08:28 h llega a las 11:49 a Villefranche de Conflent. Este tren es de vía métrica, con tracción en adherencia, con un trazado ciertamente espectacular y es una atracción turística muy popular en la región. Tarda 3 horas y 21 minutos en hacer los 62,6 km, atravesando el Parc Naturel Régional des Pyrénées Catalanes. Partiendo de la vertiente sur de los Pirineos, tras cruzar el río Segre, asciende hasta los 1.593 m en la estación de Bolquère-Eyne, junto al Col de la Perche, que hace de divisoria en la cresta de los Pirineos, y discurre luego en suave descenso junto al cauce del río Têt, ya al norte de los Pirineos, hacia Villefranche, capital del Conflent, una de las regiones que formaban el condado del Roselló.

El ferrocarril se completó en 1927 pero, en el transcurso de la inauguración de un tramo parcial en 1909, se produjo un accidente por problemas de frenos y causó la muerte a 7 personas, incluyendo al ingeniero Gisclard. Todo sucedió en una curva junto al espectacular puente colgante al que dio nombre, a 80 m sobre el Têt, con una luz entre pilares de 156 m y con 222 m de longitud total. Otro viaducto notable de este tramo, también catalogado en Francia como monumento histórico, es el de piedra de Séjourné, de 217 m de longitud y 65 m de altura, con una doble arcada superpuesta. La línea tiene 19 túneles, presenta pendientes de hasta el 6% y está electrificada a 850 voltios/corriente continua mediante un tercer carril

en lugar de catenaria. Las composiciones son automotores y coches cerrados, pero lo más popular son los coches descubiertos intercalados entre los cerrados.

Tras la Paz de los Pirineos y la toma de posesión de Francia de estos territorios, se organizó la fortificación de los mismos. Luis XIV encargó la tarea a su ingeniero militar más afamado, Sébastien Le Prestre (Vauban), quien construyó la fortificación de Mont Louis, muy cerca del Col de la Perche y sobre la misma Villefranche de Conflent (actual Fort Libéria). Estas dos fortificaciones forman parte del listado de las 13 fortificaciones de Vauban, declaradas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

Tras la llegada a Villefranche a las 11:49 h., habiendo recuperado la media hora de retraso de la salida, es preceptiva la visita al Fort Libéria de Vauban, reconstruido después, en el siglo XIX, bajo mandato de Napoleón III. Es una sólida fortaleza a media ladera dominando la ciudad fortificada de Villefranche, con la que está unida por una galería subterránea conocida como la de "los mil escalones".

A las 15:25 h. parte el tren de Villefranche a Perpignan, en plena oferta de verano por el módico precio de 1€, con llegada a las 16:13 h. En Perpignan aún da tiempo de hacer una rápida visita, atravesando la ciudad, al palacio de los Reyes de Mallorca, recuerdo de la pasada vinculación con este reino.

Ya de regreso en la estación, a las 17:11 h. sale el tren que, en poco más de 40 minutos, llega a Portbou, ya en Gerona, pasando antes por las localidades costeras de Argelès-sur-Mer y Colliure, localidad en la que falleció y descansan los restos del poeta Antonio Machado.

Portbou tiene conexiones en ancho internacional procedentes de Cerbère (Francia) y en ancho español que, desde Girona y Barcelona, arriban también en algún caso hasta Cerbère. La estación está encajonada entre dos túneles, siendo el del norte el que acoge la frontera con Francia. Esta pequeña localidad fronteriza, que vio pasar muchos españoles camino del exilio al final de la Guerra Civil, fue testigo también de refugiados que, como el propio Antonio Machado, huían de Francia en sentido contrario poco tiempo después.

Como desde la estación se puede bajar cómodamente hasta la misma playa, antes de la salida del tren de Rodalies, que parte con destino a Barcelona a las 19:41 h., se puede dar un agradable paseo junto a la orilla. Y ya de regreso en la Ciudad Condal, a las 22:19 h., el viajero tiene dos opciones: rendir visita a sus hermosas calles, o bien aguardar las siguientes conexiones ferroviarias en Alta Velocidad si su destino es Madrid, o en el Euromed si desea partir con destino Valencia. ■