

**Trenes
con
nombre
propio**

EL «CATALAN TALGO»

Ha sido definido como el más original de los trenes del exigente Club T. E. E. (Trans Europ Express).



Cubre
la distancia
entre
Barcelona
y Ginebra,
864 kilómetros,
en menos
de diez horas.

El «Catalán Talgo», estacionado en Port-Bou, y a punto de abandonar territorio español camino de Francia y Suiza.



Ginebra, punto de término del «Catalán Talgo». La Gare de Cornavin aparece a la derecha de la imagen.



El lago ginebrino, sobre el fondo de las alturas alpinas, lanza al aire su famoso «chorro de agua», llamado por los anglosajones «la fuente».



Desde la estación de Barcelona-Término, el «Catalán Talgo» sale a diario con destino a Ginebra.

ESTO parece un hervidero» ha sido lo primero que oímos al entrar en la estación Término de Barcelona, más conocida por estación de Francia. Y al pasar la barrera que separa el amplio vestíbulo de los andenes hemos observado que no le faltaba razón al autor de la expresión. Un mundo variopinto se ofrece a nuestros ojos. Niños, excursionistas, jóvenes parejas, familias completas. Todo un mundo de personajes cambiantes y en continuo movimiento transforma el color grisáceo de la estación.

En la imagen inferior, la catedral de Ginebra, al fondo.





El coche-restaurant del «Catalán Talgo» está dispuesto y decorado de tal manera que todo contribuye a crear una atmósfera extraordinariamente confortable.

Y en el andén, sobresaliente y llamando la atención poderosamente, el «Catalán Talgo», que dentro de unos minutos nos transportará, en un ambiente de comodidad, velocidad y silencio, a Ginebra, al mundo de los negocios y los banqueros; a la fantasía, en fin, de los relojes y a la solemnidad del paisaje en donde las montañas se embeben del azul del cielo alpino.

«Este es el asiento... Muchas gracias, señor».

El cambio, desde el exterior, es notable. Del calor húmedo y agobiante de la ciudad portuaria e industrial hemos pasado al frescor del aire acondicionado. Del suelo de la estación, al cómodo caminar sobre la muelle moqueta. De algún modo nos hallamos en un tren diferente, en un tren con atmósfera, con personalidad propia. Un tren con nombre propio: «Catalán Talgo».

La música ambiental, el confort de los asientos y la armonía de este tren Barcelona-Ginebra (por Cerbère, Perpignan, Avignon y Grenoble) constituyen la mejor bienvenida que RENFE puede dar a sus usuarios. A través de la ventana —preparados ya para la partida— vemos rostros nostálgicos, tristes, cargados de recuerdos y añoranzas... Vacaciones, negocios e idilios quedan en la estación, mientras en el tren crece fantásticamente la ilusión de iniciar algo nuevo y diferente.

Al fin, el tren se pone en marcha, mientras suenan, bajo la bóveda de la estación, las últimas recomendaciones: «No te olvides de escribir», «Dona records a la tieta».

Y mientras, en el interior, se oye una voz agradable que anuncia el trayecto que haremos de seguir y nos desea un feliz viaje, por más que la señora acomodada delante de nosotros oculte su rostro contra la ventana para disimular unas lágrimas; el llanto de las despedidas.

I'M SORRY

Son las once de la mañana cuando en el coche que ocupamos el hielo del mutismo comienza a romperse. Ese deshielo lo emprende un matrimonio que viaja con un par de niños de entre unos tres y cinco años.

Antes de ponerse el tren en movimiento ya estaban correteando y saltando por el coche. Ahora se han situado al lado de una joven pareja de extranjeros que, vestidos informalmente, vienen junto a nosotros. Los han observado con sus grandes ojos los pequeños, un tanto sorprendidos por tan llamativas y poco convencionales vestimentas, más chocantes aún sobre el fondo discreto de la decoración interior del coche.

«Are you Spaniard?», dicen casi al unisono el joven, la joven y el padre de los pequeños. Y la confusión ha servido para que este último inicie un diálogo en lengua inglesa, con un ruego de disculpas por el comportamiento de los chiquillos.

En nuestra situación de espectadores nos hemos enterado de que la pareja joven es de Sudáfrica y que se dirige a Alemania, aunque piense pasar cuatro o cinco días en Suiza. Por otra parte, el matrimonio español con los niños salen al país helvético con la invitación de un matrimonio de allá, amigos y amantes de España.

La conversación se ha roto cuando, a la salida de Gerona, los agentes del tren han entregado las hojas para la declaración de divisas ante los funcionarios de la Aduana francesa, y han solicitado las documentaciones de los pasajeros.

Hasta llegar a Port-Bou, un paseo a lo largo del tren nos ha permitido apreciar la variedad de gentes que utilizan el «Catalán Talgo». Extranjeros, hombres que diríamos de negocios, matrimonios maduros, alguna que otra pareja de corta experiencia matrimonial y niños, que miran incesantemente a través de los amplios ventanales del tren, componen el diverso pasaje. ¡Ah!, nos olvidábamos: y una señora mayor, elegantemente vestida, que viaja, nada más y nada menos, que con su «dama de compañía», una cocinera y un perrito pekinés.

El tren ha reducido la velocidad a unos 15 kilómetros por hora según nuestro cálculo. El interventor realiza su trabajo cuando un viajero, con la cabeza erguida y un tanto nervioso, le habla:

—Oiga, por favor, ¿estamos ya en la frontera?

—Así es, señor.

—¿Esperaremos mucho?

El interventor le indica amablemente que el «Catalán Talgo» lleva un sistema de ruedas que permite el cambio de ancho de vía español al ancho francés sin necesidad de abandonar el tren y sin que éste detenga su marcha. «Lo único que hace es reducir la velocidad, ya que en estos momentos está verificándose el cambio», agrega el revisor.

Al decir esto último vemos cómo algunos pasajeros pegan materialmente su cara a los cristales de las ventanas, como ávidos de descubrir el ingenioso mecanismo que posibilita el milagro del cambio. Pero no hay que ver; no es nada aparatoso y sí, por el contrario, eficaz, rápido y sin estrépito.

FRANCIA: ES HORA DE COMER

Hemos atravesado la frontera sin apenas darnos cuenta. Francia nos abre sus brazos, pero también nos los abre el apetito. Al poco rato de correr velozmente por tierras de Francia, ya con personal ferroviario galo, aparece en nuestro coche un camarero para preguntar si deseamos comer. Una contestación afirmativa por nuestra parte tiene pronta respuesta del camarero: «Segundo turno, señor».

Segundo turno. Tendremos que esperar, pues, no sin cierta envidia, el momento del yantar. El matrimonio con niños también espera pacientemente su turno, aunque los niños dan muestras de no querer aceptar la disciplina del servicio de restaurante... A estas alturas ya se han hecho buenos amigos de la pareja extranjera, y el mayor, chapurreando un inglés escolar, consigue hacerse entender, en tanto que el más pequeño atiende un tanto sorprendido a cuanto habla su hermano.

La señora que se sienta delante de nosotros ha trocado sus lágrimas de la salida de Barcelona por la jovialidad. Sonriendo nos pide una revista para entretener el tiempo. Por nuestra parte, la lectura acaba fatigándonos, y tras ajustar el confortabilísimo asiento nos ponemos a contemplar el paisaje de la dulce Francia. Pasa Avignon, la ciudad pontificia del Cisma de Occidente, y apenas notándolo nos deslizamos hacia el

punto de término de nuestro viaje, otra ciudad en tiempos levítica y escenario de enconadas luchas religiosas: Ginebra.

LA SIESTA DEL «CATALAN TALGO»

Camilo J. Cela lo pasaría francamente bien en el «Catalán Talgo», porque aquí se puede practicar muy bien el «yoga ibérico», o sea, la siesta. Comienzan a pasar a nuestro lado personas sonrientes, dicharacheras y, cómo no, un poco estrepitosas en el hablar. Ahora es fácil deducir que el restaurante ha concluido el primer turno de comidas y que en breve lograremos animar nuestros aburridos estómagos. La espera es corta, sin embargo, y junto con los niños, el matrimonio australiano y dos chicas jóvenes— que no han parado de charlar y de comentar desde Barcelona las excelencias del viaje— nos trasladamos al salón restaurante.

No sabemos qué hacer: si contemplar la belleza del paisaje que corre paralelo a nosotros o saborear la comida franco-española que se nos sirve. Ha habido suerte al correspondernos el segundo turno, porque aho-



El tren para en la estación francesa de Perpignan.

ra podemos pasar un buen rato en el restaurante, libres de cualquier otra preocupación. Pero el sopor empieza a dominar a los pocos que quedamos matando la sobremesa con una copa entre las manos. Paulatinamente, el salón vuelve a estar desierto. En ese momento aprovechamos nosotros para dar un paseito por el tren.

Los viajeros ahora, en su inmensa mayoría, aparecen callados, cuando no adormecidos. Se respeta el silencio incluso los niños, antes tan bullangueros, participan de esta siesta colectiva. Sólo el tren sigue despierto, continúa devorando kilómetros por territorio francés. Y ya debemos de estar atravesando Grenoble, a unos 140 km/h.

EL CAMBIO

Chambery, Aix-les-Bains, Culoz... Las conversaciones se animan de nuevo. Todo el mundo parece sentir deseos de comunicarse con el vecino. Y la sed comienza a hacer mella en muchas gargantas. De buen grado se toma uno una cerveza. El coche-bar recupera el ambiente jovial de antes. Todo indica que el término del viaje está cerca.

ALGUNOS DATOS DEL «CATALAN TALGO»

El «Catalán Talgo» establece por primera vez el recorrido Barcelona-Ginebra el 1 de junio de 1969. El tiempo que utiliza en recorrer los 864 kilómetros es de 9 h. 50'. En la actualidad realiza el mismo recorrido con una reducción sobre el tiempo inicial que sobrepasa los veinte minutos.

Desde su puesta en funcionamiento ha transportado más de un millón de pasajeros, y su incremento años tras año constituye el aval de calidad que define al «Catalán Talgo» como el más original de los trenes pertenecientes al exigente club TEE—Trans Europ Express— y el primer tren español que fue admitido en el selecto círculo donde las siglas TEE son sinónimo de velocidad, calidad y lujo.

Las características que presenta el «Catalán Talgo» son:

● **CAMBIO DE ANCHO DE VIA.**—El cambio de ancho español de vía al ancho francés se efectúa en la frontera automáticamente, sin la menor molestia para los viajeros y con el tren en marcha. El invento se debe a don Angel Torán, quien hizo en los Talleres Talgo de Aravaca, en noviembre de 1967, la presentación oficial con el tren propio experimental de rodadura desplazable. El invento ha obtenido numerosos premios por sus condiciones de originalidad, seguridad y economía.

● **COMODIDAD.**—Asientos reclinables y orientables, amplias ventanas que reducen los efectos caloríficos y la excesiva intensidad lumínica, aire acondicionado con regulación automática y manual..., etcétera.

● **VELOCIDAD.**—Se ha fijado en 160 kilómetros/hora, aunque puede alcanzar los 180 km/h. Su velocidad comercial, en la actualidad, es de 90,5 km/h. Esta velocidad comercial—con el cambio de itinerario por Lyon y de horario— se elevará a 95,5 km/h. a partir del 28 de septiembre próximo.

● **SERVICIOS.**—Dispone de dos mecánicos de Talgo para la parte técnica del tren; interventor español para el recorrido RENFE y francés para el recorrido SNCF; un cocinero, pinche, jefe de comedor y dos camareras para atender el restaurante-bar.

El «Catalán Talgo» tiene parada en dos estaciones españolas: Gerona y Port-Bou; trece francesas, entre las que destacamos Perpignan, Narbonne, Avignón, Grenoble y Chambery, y una suiza nada más entrar en el país: Ginebra.

En Avignón enlaza con el tren «Ligero», que se dirige a Milán.

La composición del tren es articulada y cuenta con trece coches de viajeros, un coche-restaurante, un coche-cafetería y dos furgones auxiliares. En invierno se reduce el número de coches de viajeros, que quedan en nueve o diez.

Es Bellegarde. El reloj marca las 18,56 cuando salimos de la última estación. Próxima parada, Ginebra, GENEVE. En el interior del tren, los preparativos de rigor: se recogen revistas, tabaco, y retornan a su dueño las cosas prestadas al conviajero para hacerle más grata la travesía. Al desperezarse nadie nota la comodidad del tren; es más, diríamos que no se percató de ella durante el viaje, precisamente por lo unida que va al ambiente, al color, a los sillones y a los luminosos ventanales. Y, sin embargo, ha sido omnipresente durante el trayecto entero, y la mejor prueba de ello se vislumbra en el ánimo de los pasajeros. No sólo es la alegría de llegar felizmente a Suiza, sino también la satisfacción de acabar descansado, feliz, tras haber vivido unas horas en el tren, en el que, a buen seguro, hemos hecho más de un amigo. En unas horas el paisaje ha cambiado radicalmente. Nuestros acompañantes, también. El viaje toca a su fin. Los niños dan un beso a la pareja extranjera que les ha ayudado a hacer un viaje tan agradable. Como magnetizados por la transparencia de los cristales, buscan muchos pasajeros, en los andenes de la estación de la Place Corvain, un rostro conocido, una mano que saluda con el calor de quien ha soportado la tensión de todas las esperas. Ya no anda el tren, que, suavemente, se ha tendido en la vía número tantos, andén cuantos.

Unos trámites en la aduana y ya podemos decir con entera libertad que nos pisamos Ginebra, por tantos conceptos una de las capitales del mundo. La cuna de la reforma religiosa de Calvino, donde el sabio aragonés Miguel Servet (siglo XVI), descubridor de la circulación de la sangre, perseguido como heterodoxo por otros heterodoxos de la fe, murió en la hoguera tras uno de los procesos más famosos de la Historia. La atareada y a la vez mediatibunda patria de Juan Jacobo Rousseau, uno de los grandes—quizá sin él pretenderlo— reformadores de la civilización europea. El que de alguna manera sentó las bases de los futuros sistemas democráticos occidentales, con sus disquisiciones en torno a las esencias de la libertad, pues Ginebra fue siempre un ejemplo, casi un laboratorio, de formas de gobierno. La patria universal de la Sociedad de Naciones y cuna de la Cruz Roja Internacional, gracias a los impulsos del ginebrino Henri Dunant. ¡Ginebra, lagar en el que se fermentaron y fermentan tantas empresas de envergadura internacional!

Vemos allá arriba las cumbres nevadas del Mont Blanc, y aquí abajo, frente a nosotros, el lago que, sobrado de bellezas, las derrama por el Ródano. Ginebra es como una versión ideal de Barcelona al otro extremo la caminata del «Catalán Talgo». Cuidada y minuciosamente conservada en sus parques y sus monumentos, civiles y teocráticos, nos dice muchas historias registradas con escrupulosa puntualidad en los relojes suizos, en un país adelantado de la cronometría.

Muy cerca de nosotros, viajeros desde la ribera mediterránea, se alzó, para caer en prieta cascada sobre el lago ginebrino, la famosa y espectacular fuente (una columna de agua que se eleva a 130 metros). Parece brotar sólo por nosotros y saludarnos como un jubiloso pañuelo. Diríase que está ahí solo para recibir al «Catalán Talgo». ■ **MARIANO PALACIN.**

