

Per la Cerdanya i el Conflent amb el Petit Tren Groc

Jesús Burgueño

La toponímia sovint ens dóna definicions territorials contundents, inapel·lables i d'una expressió sintètica immillorable. Un exemple és el Conflent. Cap millor definició d'aquesta comarca nord-catalana que l'apressada *confluència* d'aigües a la Tet, procedents de l'enèrgica capçalera pirinenca: Roc de Madres, 2.469; Puig Peric, 2.810; Bastiments, 2.881; Canigó, 2.784 m... Aquesta estructura confluent de valls explica part de la història de la comarca i en particular de la seva capital històrica, Vilafranca de Conflent, estratègicament situada al congost que és lloc de pas obligat entre la plana del Rosselló i l'enlairada Cerdanya. Vilafranca i la comarca del Conflent van ser objecte de la sortida realitzada per la Societat Catalana de Geografia el 12 de juny de 2010, organitzada per Daniel Paül i qui signa aquesta crònica.

La jornada s'inicià (després d'haver fet nit a Prada) amb una visita al poble de Rià i a les ruïnes del seu castell, tot seguint les explicacions d'Enric Balaguer, president de l'associació cultural Casal de Rià. Si Vilafranca és la cara visible de l'estratègia constructora de Vauban, Rià n'és l'amagada creu, atès que l'enginyer militar ordenà l'aterament de les fortificacions properes que podien rebaixar la primacia de la vila fortificada i possibilitar un hipotètic setge. Calia en tot cas deixar clar qui era el nou amo d'aquestes terres després del Tractat dels Pirineus (1659) i anorrear tota resistència a l'annexió a França.

El municipi de Rià i Sirac (units el 1822; actualment 1.175 hab.) fou un important centre siderúrgic –i per tant obrer– on es treballava el ferro de la comarca, que fins els anys 50 hi feia cap, en part mercès al Tren Groc.

La visita a Vilafranca (225 hab.) comptà amb el guiatge del nostre consoci Gil Planas. La vila presenta una disposició allargada, d'oest a est, paral·lela

a la Tet i d'acord amb el traçat de l'antiga via conflentana que unia Rosselló i Cerdanya. Dos llargs carrers organitzen la trama urbana: Sant Joan (que dona a la porta d'Espanya) i Sant Jaume (a la porta de França). A causa de la seva important funció militar (fins el 1918) el conjunt urbà resta lliure d'afegits moderns o de destruccions parcials que restin una engruna a l'harmonia del conjunt de la vila closa. Només en ocasions resulta un pèl excessiva la banalització comercial de l'espai urbà, amb profusió de botigues de tota mena sovint menades per forasters que només obren el negoci durant l'estació turística: això és el que resta del dret de mercat concedit el 1075. El monument més destacat –però no pas l'únic– és l'església de Sant Jaume, amb campanar quadrat i una bella i original portalada romànica; aquí i arreu s'emprà com a ornament el característic marbre rosa de la rodalia.

L'annexió dels Comtats a França en virtut del Tractat dels Pirineus atorgà a la capital del Conflent un renovat i destacat paper com a fortificació de frontera, justificant la renovació de les seves muralles i la construcció de baluards defensius sota la direcció de Vauban. Darrerament (2008) les fortificacions del marquès de Vauban (1633-1707) han estat declarades –no sense polèmica a la Catalunya del Nord– Patrimoni Mundial per la UNESCO. Amb tot, les muralles també van contribuir a la decadència de Vilafranca. Mancada de terme municipal més enllà del clos fortificat (la mateixa estació de tren és en terme de Fullà) i sotmesa a les necessitats defensives (fins i tot s'enderrocà el convent franciscà d'extramurs) la ciutat medieval restà condemnada a l'estancament i a la total dependència econòmica respecte de la guarnició que hostatjava. Contràriament, l'oberta i dinàmica vila de Prada (avui 6.356 hab.) aviat superà Vilafranca en població i aconseguí la capitalitat de la vegueria el 1773, essent ratificada com a cap d'*arrondissement* amb la Revolució.

Tot passejant pel camí de ronda de les muralles, pel baluard de la Carnisseria i pont de Sant Pere, vam enfilem l'ascensió al castell de Vilafranca o Fort Libèria (nom que vol recordar la denominació fundacional de Vilafranca com a *Vila Libera*). Va ser concebut per Vauban l'any 1681 com a refugi inexpugnable i desafiant reforç exterior en la defensa de Vilafranca davant possibles atacs i setges, però sens dubte també, arribat el cas, com a punt des d'on fer front a una insurrecció local, com la produïda el 1674 (l'anomenada *Conspiració de Vilafranca*). Al pati d'armes, l'actiu i polifacètic Joel Mené, bomber, restaurador i regidor municipal vilafranquí, ens va fer una excel·lent presentació de la fortalesa, fent-nos parar atenció en la funcionalitat dels detalls constructius: la ventilació superior de les espitlleres per evitar la concentració de fums tòxics, les baranes que havien de frenar possibles caigudes dels soldats per efecte del retrocés de les armes, el laberint de soterranis, l'ús dels cairons (maons) a les parts superiors per evitar el rebot de les bales... Per tornar del castell al poble vam baixar per la galeria subterrània més llarga d'Europa, anomenada *dels mil graons* (exactament són 734, però

el recorregut pels soterranis de la pròpia força permet arrodonir la xifra sense gaire exageració) construïda en època de Napoleó III, que permet salvar un desnivell d'uns 180 metres.

Havent dinat vam visitar la Cova de les Canaletes, un bell exemple de tota la panòpia de les espectaculars morfologies pròpies d'aquesta zona càrstica. Per acabar de fer inoblidable l'escenari, la nostra visita coincidí amb l'actuació d'una coral.

El trajecte del Tren Groc entre Vilafranca i Sallagosa fou la cloenda d'or de la sortida, precisament en l'any que se celebra el centenari de la posada en funcionament de la línia. L'objectiu estratègic últim d'aquesta línia ferroviària de 62'5 km de longitud era la plena integració funcional a França de la remota contrada de l'Alta Cerdanya: allò que els geògrafs francesos en diuen una operació de *désenclavement* (Termcat proposa com a equivalent *desaïllament*). No és aventurat afirmar que aquesta línia no s'hauria construït mai si la Catalunya Nord hagués romàs dins d'Espanya (val a dir que tampoc tindria el mateix traçat a la Cerdanya si Llívia hagués quedat per a França).

En el seu moment (1903 a 1910) fou una obra d'enginyeria de primera magnitud. Els elements construïts més destacats –coneguts pel nom del respectiu enginyer– són el pont Séjourné, espectacular viaducte granític de setze arcs, i el pont penjant Gisclard, construït amb un innovador sistema de tirants (aquest enginyer morí en un tràgic accident en les proves prèvies a la inauguració del tren, per un problema en el sistema de frenat). La construcció de la línia està estretament lligada als aprofitaments hidroelèctrics de la capçalera de la Tet (construcció de l'embassament de la Bullosa) perquè calia assegurar l'alimentació elèctrica del tren (la qual es fa per rail lateral) i també està en l'origen del nucli turístic de Font-romeu: *Le Grand Hotel* fou iniciativa de la mateixa companyia de Chemins de Fer du Midi.

L'espectacular ascensió del Tren Groc tot remuntant els feréstecs estimballs excavats per la Tet parla per si sola de l'epopeia que significà la ràpida construcció d'aquesta línia a l'inici del segle xx. Superant pendents de fins al 6%, el carrilet passa dels 427 m de Vilafranca als 1.593 m de l'estació de Bolquera-Eina, sostre de la xarxa ferroviària pública francesa i també de la peninsular si descomptem el cremallera de Núria. Finalment a Sallagosa, després de fruit de la visió de l'incomparable altiplà de la Perxa, vam emprendre viatge de tornada amb l'autocar. A finals del s. xx *el canari* va estar a punt de ser clausurat, però mercès al turisme perviu i transporta anualment 200.000 passatgers. El Tren Groc ha esdevingut un símbol d'identitat irrenunciable per a la gent de Cerdanya i Conflent, però és encara més: una demostració de la capacitat de l'enginy humà per a superar les dificultats; compta amb iguals o més mèrits que les fortificacions de Vauban per esdevenir Patrimoni de la Humanitat. Confiam que, tal i com preveu el Consell del Llenguadoc-Rosselló, la celebració del centenari del Tren Groc suposi la definitiva conservació i millora de la línia per a gaudi de les generacions futures.



Explicacions d'Enric Balaguer al castell de Rià, un indret que aplega diversos símbols nacionals catalans.
A l'altra banda de la vall, el poble de Sirac. Al fons el Canigó.



Des de la bateria situada a mig camí del Fort Libèria s'obtenen les millors vistes de Vilafranca de Conflent. A la imatge la part occidental de la vila, presidida per l'església de Sant Jaume (campanar quadrat). També hi destaquen les torres de la casa del Veguer, avui ajuntament (torre amb punxa) i de l'Hospital (a l'esquerra). Fora muralla s'observa la via del carrilet i el pont de Sant Pere que dona accés al castell.



Espectacular morfologia càrstica de la cova de les Canaletes.



L'excursió amb el Tren Groc. Dins el vagó s'endevinen David Casassas, Montserrat Galera, Agustín Hernando i Anna M. Casassas.