



La Berga, acometiendo vigorosamente la cuesta de la salida de la estación de Martorell.

LA BERGA Y LA PACHANGA

Una insólita pareja

Manolo Maristany

CUANDO en 1975 se acabó la tracción vapor en España, los aficionados a la misma, las Asociaciones de los Amigos del Ferrocarril, se preguntaron qué iba a ser de su vida en adelante, pues sin vapor, ésta no tenía ningún sentido, con lo cual la afición española demostró que estaba a niveles europeos, incluso mucho antes de haber entrado en el Mercado Común. La afición a las máquinas de vapor, como hacer volar aviones o construir maquetas de barcos en miniatura, es uno de los mejores exponentes de la capacidad de inventiva de un país, pues una comunidad sin este tipo de aficiones —aparentemente infantiles— no deja de ser tercermundista.

A finales de los años setenta, los socios de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona compramos a escote una

vieja máquina 030 del antiguo tranvía de Manresa a Berga que yacía bajo el polvo del depósito de Sallent aguardando su inevitable final y, más contentos que niños con zapatos nuevos, la llevamos a la Maquinista, donde había nacido un montón de años antes. Afortunadamente en esta prestigiosa factoría todavía quedaban operarios de la vieja escuela, para los que fue un verdadero placer aplicarse a las faenas de su reconstrucción.

Esta pequeña locomotora de ancho métrico y veintidós toneladas de peso en servicio, pertenecía al linaje de las Berga, un nombre no homologado internacionalmente, pero que suponemos haría referencia al destino final de este ferrocarril, o tranvía, de Manresa a Berga que apenas rebasaría los 30 kilómetros. Manresa estaba en la línea del Norte y Berga

es una pequeña población en las estribaciones de los Pirineos Orientales que no merecía el desvío de un ramal de la poderosa Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Para esto estaban los ferrocarriles de vía estrecha, los llamados ferrocarriles económicos.

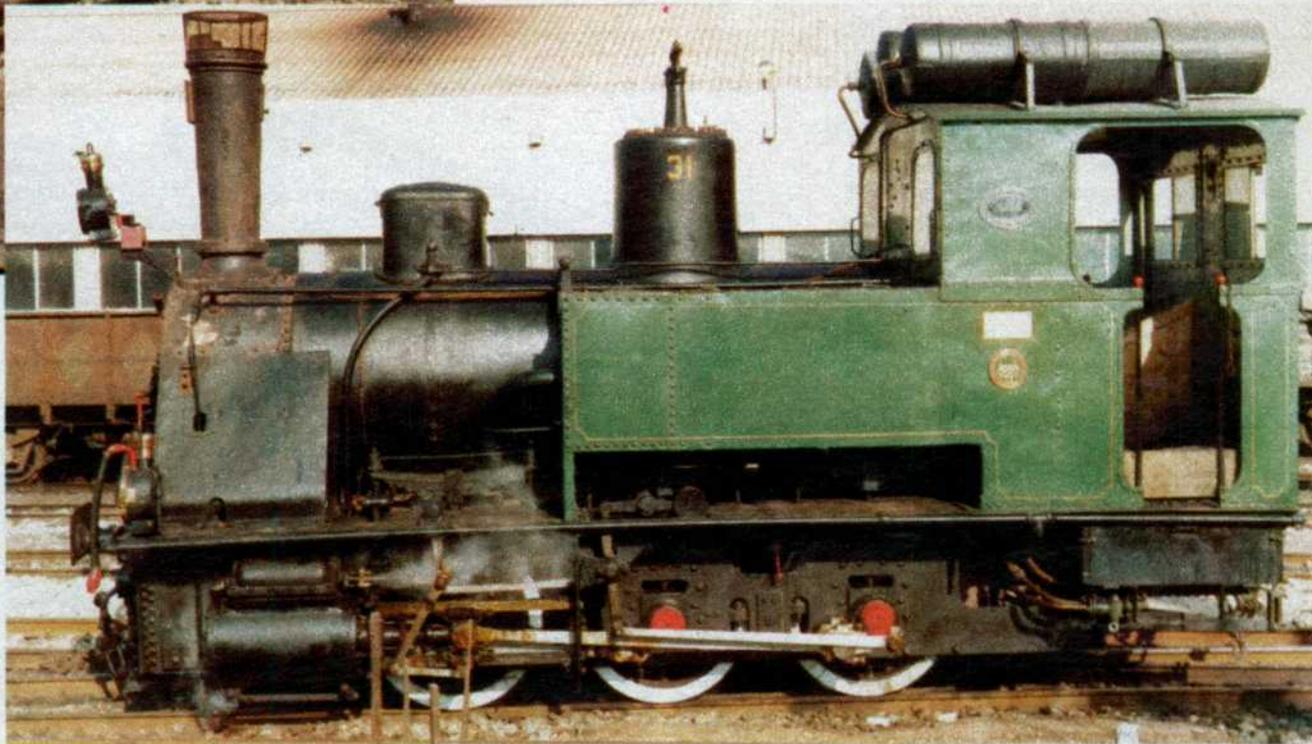
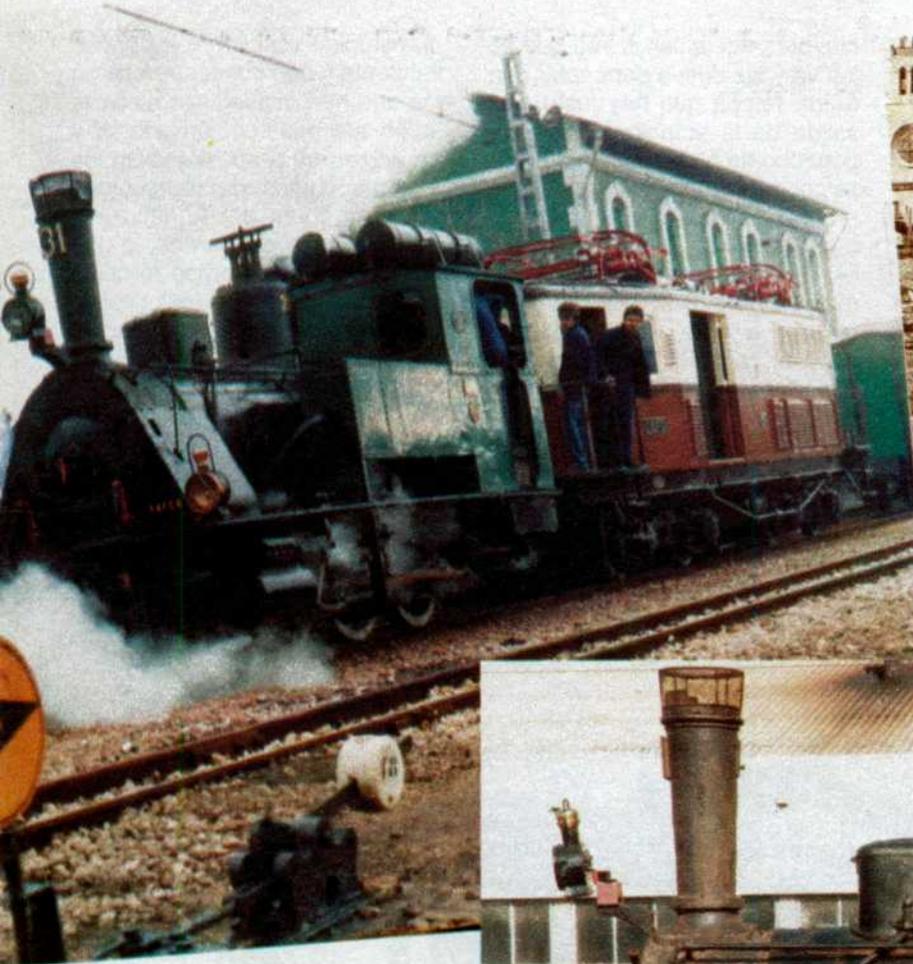
Hubo un total de veintidós locomotoras de este tipo. Las ocho primeras habían sido construidas por Krauss entre 1884 y 1886. Las números 9 y 10 lo habían sido por Nuevo Vulcano de Barcelona. Y de la 11 hasta la 22 por la Maquinista, asimismo de la Ciudad Condal, entre 1902 y 1911, y todas trabajaron en la línea de Manresa a Berga, un ferrocarril que, aunque modesto, servía para dar salida a los productos textiles de las fábricas apostadas a lo largo del curso del Llobregat. Este estado de cosas duró hasta 1924

en que dicha compañía fue absorbida por los Ferrocarriles Catalanes. En este mismo año empezaron a explotarse los carbones de las minas de Figols y las sales potásicas de Suria y Sallent, que requerían trenes pesados cuyo arrastre escapaba a las muy modestas prestaciones de las Berga, que tuvieron que ceder el campo a locomotoras más potentes, entre ellas algunas Garrasts. Las Berga quedaron para faenas de maniobras y tirar de trenes de viajeros de escaso tonelaje.

Modestia aparte, yo he tenido el honor y la oportunidad —aunque entonces no me percatara de ello— de viajar en un convoy tirado por una Berga hasta Guardiola de Berga, el fin de la línea, y recuerdo —¡Dios me condene!— haber abominado de su lentitud. No exagero nada si digo que en las cuestas nos podíamos

La Berga número 7, estacionada junto a un tren de la Compañía del Norte en la estación de Manresa, a principios de siglo, aproximadamente.

C O T. MANRESA -- 8 Estación



La Pachanga ha fundido los plomos y la Berga le echa una mano. A la izquierda de la foto, mi amigo Joan Batllell.

Vista lateral de la Berga 31 el día 22 de noviembre de 1981. En la marquesina, la placa ovalada de la Maquinista con el número 49.

aprear del tren y seguirlo casi al paso. Esto ocurría en 1954 ó 55 y sólo a mi extrema juventud de aquellos años puedo achacar semejante y lamentable actitud. Ni siquiera era capaz de apreciar la espectacularidad del recorrido, hoy por desgracia levantado y sepultado bajo las aguas del embalse de La Baells.

Hasta 1924, aproximadamente, las Berga lucieron una aparatosa chimenea apagachispas y unos faldones laterales que les ocultaban las ruedas. A partir de este año les fueron despojando de estos atributos y se les instalaron en el techo de la marquesina depósitos de aire comprimido para los frenos.

Pasaremos por alto las vicisitudes de estas pequeñas locomotoras y sus pases de una compañía a otra. Lo realmente importante era que en la segunda y trepi-

dante mitad de nuestro siglo no dejaban de ser unos fósiles anacrónicos que eran progresivamente arrinconados, no sólo por las locomotoras Diesel, sino también por la competencia feroz de la carretera. En 1969 moría en las minas de Figols la última Berga, la número 34. El resto de sus hermanas hacia años que se oxidaban en vías muertas o se cubrían de polvo, el polvo del olvido, en destartados cobertizos, a la espera del más o menos lejano, pero inevitable, holocausto final. Algunas pudieron ser salvadas a tiempo e izadas en pedestales, como la 33, que dignifica la estación de Martorell-Empalme al borde mismo de la Nacional II, para pasmo de automovilistas.

La 31 mereció mejor suerte: ser salvada por los Amigos del Ferrocarril de Barcelona, como ya he dicho antes que, justo es decirlo, cerramos filas como un solo hombre detrás de nuestro emprendedor presidente, José María Sasplugas. De todas formas, la genealogía de la 31 es un tanto confusa y los eruditos todavía no se han puesto de acuerdo sobre su ascendencia. Es cierto que en la chimenea ostenta el número 31. Pero también es cierto que la placa de la Maquinista adosada a la marquesina ostenta el número 49 de esta factoría, que correspondería a la Berga número 41 de la numeración unificada, según se deduce del documentado artículo aparecido en la revista

«Carril» 7-1 debido a la muy autorizada pluma de mi amigo y colega Joan Batllell. ¿A qué número debemos dar crédito? ¿Al de la chimenea o al de factoría? Los eruditos opinan que en el «baile» de las compañías, las placas pasarían de una máquina a otra con evidente despreocupación por el rigor histórico. O incluso chimeneas enteras. En cualquier caso, dejaremos las cosas como están, pues un cierto misterio genealógico presta interés al fenómeno ferroviario y da ocasión a que los eruditos se entreguen a una guerra de cifras y hurguen en el pasado.

Lo verdaderamente decisivo fue que los hombres de la Maquinista cumplieron como buenos y

el día 22 de noviembre de 1981, la Berga 31 maniobraba impaciente en las vías de la estación de Martorell-Empalme a la espera del tren especial que venía de Barcelona remolcado por otra veterana histórica: la Pachanga, una locomotora eléctrica construida por Braine Le Compte en 1926. Oficialmente era la locomotora 304 de los Ferrocarriles Catalanes. Popularmente era conocida —ella y sus tres hermanas— por la Pachanga, nombre que hacía alusión a sus reiterados retrasos. A lo que parece, el mote se lo sacaron los ferroviarios de la estación de San Boi que, cuando la veían cruzar cachazudamente el puente del Llobregat, cantaban aquello de «Que viene la Pachanga», una canción carroza de los años cincuenta. También la habrían podido llamar la Polifemo o la máquina de un solo ojo como el gigante de la «Odisea». El caso es que, etimologías aparte, los Amigos del Ferrocarril de Barcelona entramos en posesión de la Pachanga, tres estupendos coches de bogies Braine Le Compte contemporáneos suyos y un pequeño furgón verde, con lo que pudimos formar un tren con cara y ojos. El mismo que esperaba la Berga número 31 en la fresca mañana del 22 de noviembre de 1981.

La Berga presentaba un aspecto impecable y soltaba vapor como en sus mejores tiempos. El que también reventaba de satisfacción era su viejo maquinista, el señor Figueras. En aquellos momentos, a los mandos de su rejuvenecida locomotora, no se hubiera cambiado ni por el mismo Rey. Cuando la Pachanga apareció por un extremo de la estación, los fotógrafos se apostaron en el andén y dispararon sus cámaras.

A partir de esta fecha realmente histórica, los aficionados barceloneses no sólo podemos jugar a trenes de veras, sino aspirar auténtico aroma de carbonilla (la Berga quema carbón de buena ley) y extasiarnos ante el fascinante juego de la biela y la contrabiela. El ritual de los viajes que celebramos periódicamente es el siguiente, con ligeras variantes:

A primeras horas de la mañana sale el tren del subterráneo de la plaza de España remolcado por la Pachanga, cuyo ruidoso ronroneo de electroimanes no tiene nada que ver con el silencioso zumbido de los choperizados mo-

tores de las nuevas unidades de tren. A eso de las nueve, tras haber desfilado ante las piedras milenarias del Puente del Diablo, llega a la estación de Martorell-Empalme donde le espera una nube de «fans» y fotógrafos que lo acribillan con sus flashes. La Berga hace rato que aguarda con la presión a punto, con las válvulas rabiando, como dirían los maquinistas veteranos. Si la Pachanga no funde los plomos soltando un espectacular relámpago azulado (como algunas veces ha ocurrido), la cortan del tren y se retira muy dignamente por sus propios medios. Si ocurre el mencionado percance, es la propia Berga la que la retira con un noble gesto de compañerismo. La operación de enganche y acoplamiento de

blo, para adelantar al tren que se las ve y las desea para subir una fuerte rampa que hay justo a la salida de la estación. El blanco penacho de humo que se desplaza por encima de las copas de los árboles actúa sobre sus retinas como el clásico trapo rojo sobre el toro: los ciega y excita. Víctimas de su pasión, pisan el acelerador a tope, sin importarles nada ni nadie. Ni su propia integridad física. Adelantan coches por la derecha, toman por fuera curvas sin visibilidad y acosan a pacíficos domingueros que no aciertan a explicarse su frenética impaciencia por adelantarlos. Este sentimiento también es compartido por los motoristas de la Guardia Civil que, sin acabar de dar crédito a sus ojos, ponen

un estúpido velo sobre el penoso incidente y nos concentremos en los que han conseguido eludir la incómoda persecución policial y se apresuran a apostarse en los mejores puntos de vista. Otros prefieren ponerse a la altura del tren y filmarlo en marcha, lo que da lugar a un peligroso forcejeo para situarse en la mejor posición. Pero, mejor o peor situados, todos aprietan el gatillo con idéntico entusiasmo, sin importarles los bandazos del coche, los contraluces ni las distancias que los separa del tren. Lo importante es cazar el tren. Que salga bien o mal es secundario. El hecho de disparar miles y miles de metros de película es la mejor forma de dar salida a su presión contenida, una catarsis liberadora.

La Pachanga, pintada con sus colores originales, en la estación de Martorell-Empalme.



las manguetas de frenos es fotografiada y filmada en sus menores detalles.

A todas éstas, ha llegado una unidad procedente de Igualada dejando la vía libre y el jefe de estación de la salida al tren. La Berga pita y arranca envuelta en los chorros de vapor de sus purgadores que levantan exclamaciones de entusiasmo de los espectadores. Los fotógrafos y cameramen se despachan a gusto, y cuando el vagón de cola se pierde bajo el puente de la carretera, guardan precipitadamente sus cámaras, corren desatinados hacia sus coches y salen escapados como alma que lleva el día-

sus máquinas en marcha y salen escapados en su persecución. Naturalmente, cazan a más de un incauto y le obligan a desviarse al arcén al tiempo que pronuncian las palabras de ritual:

—La documentación, por favor.

—Oiga, guardia... —tartamudea la víctima con los ojos fijos en el penacho de humo que se aleja indiferente— ... le juro, por mi madre...

—La documentación, por favor

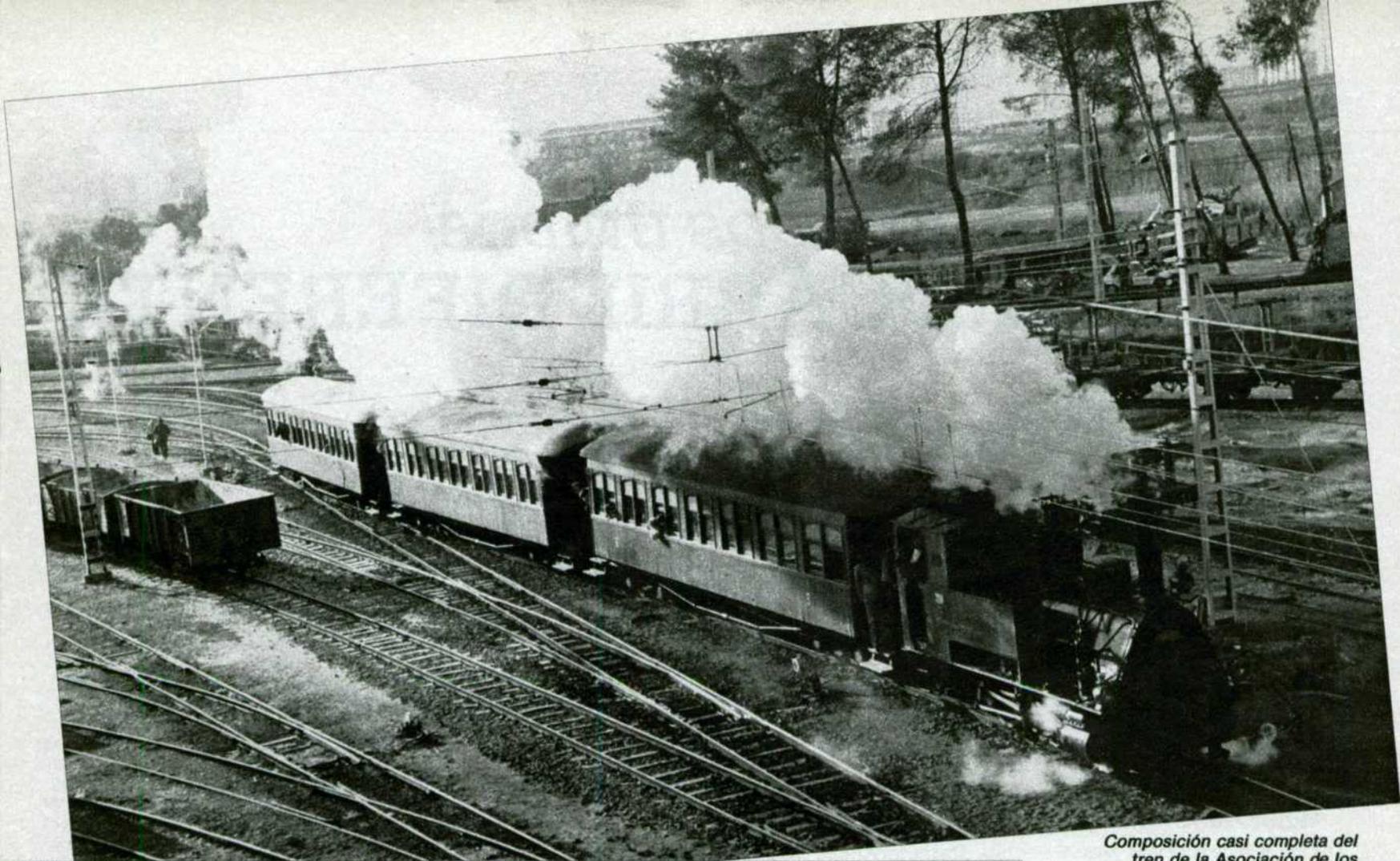
—insiste el representante de la autoridad, impasible.

—¡Es que estamos persiguiendo un tren!

—(!)

Pero será mejor que corramos

El tren, mientras tanto, sube resoplando pausadamente garganta del Llobregat arriba, bajo los mismos riscos de Montserrat. El maquinista administra sabiamente la entrada del vapor en los cilindros y los fogoneros —siempre hay más de los necesarios— se pelean para arrojar paladas de carbón al hogar. Los viajeros, sobre todo los que se han apostado en las plataformas, aspiran con fruición las oleadas de carbón y carbonilla que les llegan de la máquina. Otros alargan sofisticados magnetófonos para captar sus rítmicos jadeos. Los más audaces bajan a los estribos para filmar a ras de vía el movimiento



Composición casi completa del tren de la Asociación de los Amigos del Ferrocarril de Barcelona. Falta el furgón verde. Lugar: Estación de Martorell.



A las 13.12 en la estación de Berga en un día indeterminado de principios de siglo. La vieja postal no tiene desperdicio.

de las bielas. En el interior de los coches se respira un ambiente simpático y festivo. Los duros bancos de madera arrancan más de una sonrisa nostálgica a los viajeros veteranos. Los jóvenes nacidos y criados en la «clase

blanda», no pueden ocultar su asombro, como tampoco el hecho que puedan ver la vía a través de las grietas de las tablas del piso.

El viaje finaliza en la estación de Olesa y los aficionados apro-

vechan la pausa que se toma la Berga para llenar sus exhaustos depósitos de agua, para repartirse por los bares y tabernas del pueblo, para despachar el almuerzo y, de paso, comentar las incidencias del periplo. El viaje de

vuelta se hace con la máquina en posición invertida, pues en Monistrol no hay placa giratoria. A las dos o tres de la tarde, todo el mundo está de vuelta en Barcelona absolutamente convencido de que ha vivido una gran jornada ferroviaria.

Estas salidas con la Berga y la Pachanga inspirarán más de un comentario desdeñoso a más de un pedante sabelotodo.

—¡Parecen tontos! ¡A sus años!

Por lo que he podido ver, el comportamiento de los aficionados españoles es absolutamente igual al de los americanos, suizos, ingleses, alemanes, italianos... El mismo entusiasmo, la misma curiosidad, las mismas carreras... Me remito a lo que he dicho antes: este interés por la tracción vapor (u otras aficiones similares) es la diferencia que separa un pueblo culto, civilizado y progresista de otro sumido en el marasmo del subdesarrollo. Es la punta del iceberg de su realidad cultural. Ni más ni menos.