Ο «Οδοντοτός» των ανατολικών πυρηναίων

Μια βόλτα με το θρυλικό Τρεν Ζεν, το κίτρινο τρενάκι που διασχίζει τα γαλλικά Πυρηναία, αποκαλύπτει τοπία απερίγραπτου φυσικού κάλλους και εικόνες μιας ζωής ανέμελης, βουκολικής, αντάξιας των μεγάλων υψομέτρων. Από τον Γιώργο Ξεπαπαδάκο, φωτογραφίες: Μάρω Κουρή.

Από τη μια ως την άλλη άκρη των τούνελ οι εναλλαγές των τοπίων είναι τόσο ραγδαίες που δεν μπορείς να μαντέψεις τι υπάρχει μετά. Χαράδρα

1

2

3

4

Τα ξύλινα βαγόνια του είναι τόσο στενά, λες και φτιάχτηκαν για βραχύσωμους ανθρώπους μιας άλλης εποχής. Οσο για το χρώμα τους, κατακίτρινο. Είναι το θρυλικό Τρεν Ζεν, το υπεραιωνόβιο κίτρινο τρενάκι των Ανατολικών Πυρηναίων. Η διάνοιξη της γραμμής ήταν ένας άθλος της μηχανικής στην αυγή του 20ού αιώνα. Συνέδεσε τα αποκομμένα από τον υπόλοιπο κόσμο χωριά του οροπεδίου του Σερντάν, διανύοντας μια απόσταση 65 χλμ., μέσα σε τοπία απαράμιλλης τραχύτητας και φυσικής ομορφιάς. Για το επίτευγμα χρειάστηκε να κατασκευαστούν 19 σήραγγες, καθώς και αρκετές σιδερένιες και πέτρινες γέφυρες, επάνω από ιλιγγιώδεις χαράδρες.

Το κίτρινο τρενάκι των Πυρηναίων είναι το πρακτικό αντίστοιχο εκείνων που λειτουργούν στα μεγάλα λούνα παρκ. Μόνο που εδώ τα ανεβοκατεβάσματα και τα φιδογυρίσματα γίνονται σε σταθερή ταχύτητα, η οποία δεν ξεπερνά τα 55 χλμ. την ώρα.

Η γραμμή που ξεκινά από το Βιλφράνς και τελειώνει στο Λατούρ ντε Καρόλ, σε υψόμετρο ως και 2.000 μ., είναι η υψηλότερη των γαλλικών σιδηροδρόμων. Η διάνοιξή της, με φουρνέλα και πολύ σκάψιμο, άρχισε το 1903 και ως το 1910 είχε φτάσει ως το χειμερινό θέρετρο Μον Λουί. Από την πρώτη στιγμή λειτούργησε με ηλεκτρισμό, αξιοποιώντας την παραγωγή του κοντινού υδροηλεκτρικού φράγματος στον ποταμό Τετ. Αυτός ήταν και ο λόγος που το κίτρινο τρενάκι έμεινε απαράλλακτο ως τις ημέρες μας, χωρίς να περάσει ποτέ το στάδιο της μετάβασης από το κάρβουνο στην ηλεκτροκίνηση.

Υποθέταμε ότι το περιορισμένο πλάτος των βαγονιών του οφείλεται στις στενωπούς από τις οποίες διέρχεται. Ο μηχανοδηγός Αντρέ Πικάρ είχε μια άλλη εκδοχή, γνωστή στον κόσμο των σιδηροδρόμων: «Ο άξονας ανάμεσα σε δυο τροχούς δεν ξεπερνά το ενάμισι μέτρο. Για την ακρίβεια, είναι 1,40 μέτρα, όσο δηλαδή στις πρώτες ατμομηχανές και στα τραμ, καθώς οι κατασκευαστές τους χρησιμοποιούσαν ίδια εργαλεία και τόρνους με τους τεχνίτες που κατασκεύαζαν ιππήλατες άμαξες. Οσο για τον λόγο που οι άμαξες είχαν αυτό το πλάτος, είχε να κάνει με το ζύγισμά τους στα πατήματα των δυο ζεμένων αλόγων που τις έσερναν. Το άθροισμα του φάρδους των ζώων συν το διάκενο ασφαλείας ανάμεσά τους, για να μη στριμώχνονται κατά τον καλπασμό, ήταν και αυτό 1,40 μέτρα». Με άλλα λόγια, το πλάτος του Τρεν Ζεν οριζόταν όχι από τους γκρεμούς επάνω από τους οποίους περνούσε, αλλά από τα καπούλια αλόγων που ποτέ δεν χρησιμοποίησε.

5

Illamet wisit vulluptatum venibh ea con hendre magna facinisit ipiscil landrercidui bla consequ atissequat praesecte vel ut praessecte commy nit, vel ut velestrud ming er sectem etummy nostrud molenit alisi tatio dunt ex esed modions ectet, conse te con utpate conull

Ο συρμός στον οποίο επιβιβαστήκαμε είχε τέσσερα βαγόνια. Τρία κλειστά και ένα ανοιχτό, για όσους ήθελαν να ζήσουν πιο έντονα τη συγκίνηση και τη δροσιά του βουκολικού τοπίου.

Το Βιλφράνς αποκάλυψε ολόκληρη την ομορφιά του μόνο όταν το αντικρίσαμε από την απέναντι πλευρά του. Το 2008 μπήκε στη λίστα των Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO λόγω των μεσαιωνικών οχυρώσεών του. Στη συνέχεια περάσαμε ένα βαθύσκιωτο φαράγγι με σφενδάμια και ακακίες, ώσπου βγήκαμε στο κομμάτι της γραμμής με τις περισσότερες σήραγγες.

Από τη μια ως την άλλη άκρη των τούνελ οι εναλλαγές των τοπίων είναι τόσο ραγδαίες, που δεν μπορούσες να μαντέψεις τι υπάρχει μετά. Χαράδρα ή δασωμένη ρεματιά; Μια λίμνη; Κάποιο χωριό σκαρφαλωμένο σε πλαγιά; Ενα εγκαταλελειμμένο καστρομοναστήρι; Ο παράδεισος του φωτογράφου.

Δυο γεροντάκια στο πίσω κάθισμα μιλούν μια διάλεκτο που μας είναι εντελώς άγνωστη. Δεν αντέξαμε και τους ρωτήσαμε. Ηταν οξιτανικά. «Μια γλώσσα», όπως μας είπαν, «από την εποχή που η Καταλωνία ήταν ανεξάρτητο βασίλειο και όχι μοιρασμένη σε Ισπανούς και Γάλλους». Είχαν μια δόση αλυτρωτισμού τα λόγια τους και ο ένας φορούσε στο πέτο μια κονκάρδα με τον καταλανικό θυρεό. Το βαθύ κίτρινο χρώμα του ήταν ίδιο με του τρένου.

Διασχίζοντας μια μακρόστενη σιδερένια γέφυρα πάνω από ένα δάσος γεμάτο έλατα, σταματήσαμε στο Φοντ Πέντρους. Χτισμένο χαμηλά στην όχθη του ποταμού Τετ, τα σπίτια του έχουν στέγες από μαύρη στρογγυλεμένη σχιστόπλακα και οι κάτοικοί του όλο το καλοκαίρι κόβουν και στοιβάζουν ξύλα για τη βαρυχειμωνιά. Παρ' ότι Ιούλιος, έκανε ψύχρα σε αυτά τα υψόμετρα και αποφασίσαμε να μπούμε σε κλειστό βαγόνι.

Εκεί, στα μπροστινά καθίσματα, η κατάμαυρη κόμη ενός νεαρού Γάλλου «έσταζε» ζελέ. Τα ρούχα και η ανεπαίσθητη γραμμή του μουστακιού επάνω από τα χείλη του θύμιζαν μέλος της μπάντας του Τζάνγκο Ράινχαρτ. Οταν δεν κοιτούσε έξω, κουβέντιαζε με μια μοναχική ηλικιωμένη Αμερικανίδα με χρυσά βραχιόλια. Ωσπου να φτάσουμε στο Φοντ Ρομό είχε έρθει δίπλα της και κάτι της ψιθύριζε. Εκείνη γελούσε, κοκκίνιζε, τον έβρισκε χαριτωμένο. Ο τύπος ήταν μετρ στο είδος του. Ως τον επόμενο σταθμό κρατούσε το χέρι της σαν βαρύτιμο τρόπαιο.

Από το Μον Λουί και πέρα αφήνουμε πίσω μας τις κοιλάδες και τους γκρεμούς και βγαίνουμε στα καταλανικά υψίπεδα. Μυρίζει κοπριά και στα αγριολίβαδα βόσκουν γαλήνια αγελάδες και άλογα. Διάσπαρτες θημωνιές σε ίσες αποστάσεις φανερώνουν τη νοικοκυροσύνη των ντόπιων γεωργών. Και τότε τα ερωτήματα εγείρονται αυτόματα. Γιατί να αγαλλιάζει τόσο η ψυχή μας στα βουκολικά τοπία; Και πώς θα μπορούσε να βρει την ίδια ηρεμία στις πόλεις;

ΠΟΥ ΝΑ ΜΕΙΝΕΤΕ

Maeva Residences (16-20 rue de Docteur Cappelle, Font Romeu, www.maeva.com, τηλ. 330 891 701387): Δυο σαλέ με 150 ανεξάρτητα στούντιο, όλα με θέα και δυνατότητα φιλοξενίας δύο ως οκτώ ατόμων. **Clos Cerdan** (Rn 116, Mont Louis, www.lecloscerdan.com, τηλ. 330 468 042329): Πλάι στις επάλξεις του μεσαιωνικού φρουρίου, χτισμένο και αυτό από πέτρα, με 60 πλήρως εξοπλισμένα δωμάτια και