

● **GEORGES NAGELMACKERS, SU PROMOTOR Y FUNDADOR, HIZO POSIBLE EN EUROPA EL SERVICIO DE LOS COCHES-CAMA.**

# WAGONS // LITS

## NACIO HACE CIEN AÑOS

**A** CABA de cumplirse el primer centenario de la compañía internacional de Wagons//Lits, que nació —exactamente el 12 de septiembre de 1872— con el fin de llevar a cabo la explotación de los coches-cama sobre los ferrocarriles de los países europeos. Así figura en el artículo 6.º de los primeros estatutos, firmados en Lieja. También se indicaba en el articulado que Georges Nagelmackers sería el único responsable de la sociedad fundada y director gerente de la misma. El señor Nagelmackers podría incorporar un segundo director gerente a la empresa y el papel de los socios quedaba limitado al compromiso de invertir el dinero estipulado como socios comanditarios.

En aquellos momentos, con el incierto futuro de toda nueva empresa, nacía la historia de esa segunda parte de los ferrocarriles europeos, que hemos sintetizado por costumbre con el nombre de «coches-cama».

### HABITUALMENTE SE FIJA COMO FECHA FUNDACIONAL LA DE 1876, OLVIDANDO SU PREHISTORIA

zado por costumbre con el nombre de «coches-cama».

#### UN VIAJE PROVECHOSO

¿Quién era aquel hombre, Georges Nagelmackers, que los estatutos de la sociedad definían como director ejecutivo y único responsable ante el Consejo de Administración? He aquí la historia del pionero o la peripecia humana del verdadero fundador de los coches-cama en Europa. Este hombre —nacido el 24 de junio de 1845— pertenecía a una familia de Lieja que ya había proporcionado a Bélgica varios hombres de Estado, financieros e industriales célebres. Hijo del banquero Edmond Nagelmackers, Georges podría muy bien haber aceptado su destino de «hombre rico» por herencia, sin más complicaciones que la de haber obtenido el título de ingeniero de Minas como brillante colofón social a su posición y riqueza familiar.



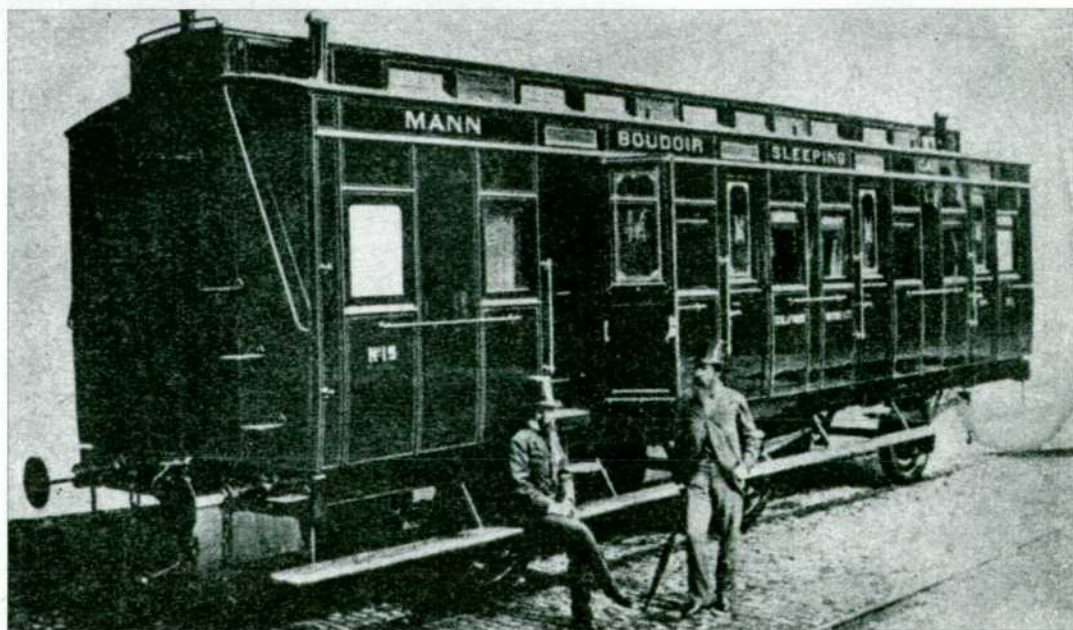
El portador de la idea a Europa: el belga Georges Nagelmackers.

Georges Nagelmackers se embarcó a los veintiocho años con rumbo a los Estados Unidos. Fue aquel viaje consecuencia de uno de esos contratiempos sentimentales de la juventud, puesto que sus padres se opusieron a que se casara con una de sus primas. Durante los diez meses que permaneció recorriendo los Estados Unidos, Nagelmackers utilizó con frecuencia los servicios del coche-cama que algunas compañías privadas habían introducido en el ferrocarril.

Observó la doble ventaja de aquel sistema: el confort y descanso de los viajeros, por una parte, y los fuertes beneficios que obtenían los explotadores. Por ello, a su regreso a Europa en la primavera de 1869, no tuvo más pensamiento que el de repetir aquella experiencia e introducirla en el Viejo Continente. Del ardor con que Nagelmackers debió de emprender sus primeros tanteos nos habla un folleto que editó en abril de 1870 y que constituía su programa de acción inmediata bajo el título de «Proyecto de instalación de los coches-cama sobre los ferrocarriles del continente».

#### PRIMERAS DIFICULTADES

Resulta obvio suponer —por no constatar hechos concretos que alargarían el hilo de esta breve historia— los obstáculos que inmediatamente surgieron en contra de aquel proyecto, no sólo originados por las propias compañías ferroviarias, sino por los mismos Gobiernos, invocan-



El señor Nagelmackers, en 1873, sentado en el estribo de uno de sus primeros coches, del "Mann Boudoir Sleeping Car". De pie, su socio, el señor Mann.



Interior de un vagón de 1875, con detalles del departamento de la calefacción, el pasillo, el lavabo, salón y las camas.

do sus derechos de seguridad nacional al no permitir la entrada de material extranjero en sus vías férreas. Además, en casi todos los países los servicios ferroviarios estaban en manos de compañías autónomas que gozaban de particulares y heterogéneas reglamentaciones técnicas que hacían imposible una normalización a escala nacional.

El mismo Nagelmackers recordaría después el cúmulo de dificultades que se aliaron para la implantación de su proyecto, dificultades que abarcaban tanto desde la proliferación de líneas férreas, pequeñas rivalidades entre las direcciones y administraciones de esas compañías, la novedad, como hasta la necesidad de programar trayectos largos para conseguir la rentabilidad del servicio, la difusión de estas ideas y el convencimiento de los administradores de las compañías, ninguno de ellos dispuesto a emprender por sí solo la puesta en marcha del nuevo negocio.

Cuando estalló la guerra, en julio de 1870, Nagelmackers ya había obtenido ciertas negociaciones y tratados con Francia, Bélgica y Alemania. Pero la contienda bélica hizo olvidar aquellos tanteos.

No obstante, y una vez terminada la guerra —28-I-1871—, consiguió la concesión y explotación de los coches-cama sobre el trayecto Ostende-Brindisi, sin que

diera resultado esta iniciativa por otro orden de dificultades.

### 1872, AÑO DE PARTIDA

El año 1872 sería más generoso en realidades prácticas. Fue por entonces cuando Nagelmackers —tomando nuevos impulsos— obtuvo el contrato para una línea de las más importantes de Europa: la de París a Viena. Sobre este trayecto hizo circular sus primeros coches a título de ensayo, siempre a su costa económica.

Se avecinaba una gran coyuntura que Nagelmackers tuvo el acierto de prever y encaminar a ella los mayores esfuerzos: en 1873 se celebraría la Exposición Internacional de Viena, y el magno acontecimiento bien podría ser un aliado valiosísimo para la causa de los coches-cama europeos.

Con esta idea, Nagelmackers pasó lista a sus amistades y puso el cimiento de la nueva sociedad, en cuyos estatutos —como hemos apuntado al principio— se reservó la total dirección de la empresa. El hecho es que la sociedad estaba fundada con 50.000 francos y más promesas que contratos reales. En definitiva, los comanditarios de la sociedad contaban con algo que podríamos llamar «permisos de circulación», en todo momento revocables has-

ta que se estableciesen los contratos legales.

El 22 de octubre de aquel año, Nagelmackers amplía los horizontes de su empresa: firma en Lieja el contrato de explotación de los coche-camas en el trayecto entre Ostende y Colonia. Exactamente un mes después firma el contrato Ostende-Berlín.

### SIGLAS DE SOCIEDAD INGLESA

Aunque la medalla del negocio comenzaba a mostrar su mejor cara, Nagelmackers atravesó aún otros reveses, como los enormes gastos y el incumplimiento de algunos amigos para ingresar en la empresa los capitales prometidos. Por esto se unió al coronel Mann, un americano ingenioso y emprendedor que aportó al dúo industrial una serie de perfeccionamientos en el confort de los coches-cama. En virtud del nuevo convenio, y a partir del 4 de enero de 1873, empezó a leerse esta razón social en los coches: «Mann Boudoir Sleeping Car». Pero esta inscripción inglesa por parte del coronel Mann no supuso alteración alguna en la dirección y administración de la compañía de Nagelmackers, quien de hecho sigue gobernando totalmente el timón de los asuntos, secundado por Neef-Orban y Schroeder, y que durante el año 1874 organizó los servicios de la sociedad en Alemania.

Como resumen final de este período podemos señalar que la sociedad de Nagelmackers cuenta con dos sucursales, una en Berlín y otra en Bucarest, mientras que el coche número 3 figura, como estaba previsto, en la Exposición de Viena del año 1873.

### ULTIMO PASO

Durante los años 1874-75, la sociedad de Nagelmackers construye más de treinta coches-cama, unos para la nueva línea de Viena a Praga y otros para los servicios en la lejana Rumania. Londres, Burdeos, Munich y otras capitales de gran importancia ya están unidas por los servicios de los coches-cama en 1876.

Asegurado el éxito, la sociedad necesitaba una fuerte reorganización, tanto en el plano económico como en el interno de su administración. De hecho iba a constituirse una nueva empresa en la cual la sociedad Mann aportaría su patrimonio, material y contratos. El resto de la financiación se suscribiría de modo internacional. Y el 4 de diciembre de 1876 quedaría definitivamente establecida la sociedad anónima —más amplia, más consolidada, con un futuro asegurado—, que se denominaría Compañía Internacional de los Coches Cama.

Los esfuerzos y tenacidad de Nagelmackers —fallecido el 13 de julio de 1905— habían dado el fruto maduro. A partir de este momento, la historia de Wagons//Lits es más conocida. Pero los años iniciales, de dudas e incógnitas, de dificultades, han sido menos difundidos y algo olvidados, quizá por esa especie de oscurantismo que envuelve a todo proyecto antes de cuajar.

■ JAIME DE LA FUENTE.