

En la todavía breve existencia histórica de los trenes —apenas tienen ciento cuarenta años—, ya han servido de escenario en acontecimientos históricos de trascendencia. Ciertamente que un tren tiene cualidades para ello: su movilidad le permite ser situado en un terreno neutral; su espacio amplio, ofrece la posibilidad de que un coche de ferrocarril se convierta en un suntuoso salón en el que nada falta; la posibilidad de añadir vagones adicionales para servicios auxiliares hace que un tren tenga una unidad, movilidad y comodidad que le convierten en una auténtica oficina de asuntos públicos, en una pequeña corte itinerante, recogida y romántica.

EXCEPCIONAL IMPORTANCIA DE UNA ESTACION

En la historia de Francia, una estación de ferrocarril, la de Rethondes, en el bosque de Compiègne, y un coche de tren, el que pertenecía al mariscal Foch, tuvieron una importancia excepcional.

Durante la primera guerra mundial el ferrocarril fue un medio de transporte de gran utilidad y de uso muy generalizado. Cuando el mariscal Foch conseguía, en abril de 1918, el mando único de los Ejércitos aliados en el frente occidental, tenía un tren en el que se alojaba su Estado Mayor y estaba situado en la citada estación de Rethondes. Al producirse la petición de un armisticio por parte de los alemanes, éstos tuvieron que entrevistarse con el mariscal francés. La delegación germana, presidida por Hertzberger, llegó a Rethondes en un coche de ferrocarril con las ventanillas cerradas y las cortinas echadas para ser recibidos inmediatamente en el coche de Foch. Era la mañana del 8 de noviembre de 1918, y sin tender la mano a los miembros de la delegación alemana, Foch les preguntó:

—¿Qué desean, señores?

—Hemos venido a recibir vuestras proposiciones de armisticio.

—Nosotros no tenemos ninguna proposición de armisticio que hacer —les dijo Foch—. Nosotros queremos continuar la guerra.

—Pero nosotros tenemos necesidad de conocer vuestras condiciones. Ya no podemos continuar la lucha.

—¡Ah, bueno! —repuso Foch—. Son ustedes quienes vienen a pedir el armisticio. Eso es otro asunto.

Las condiciones fueron dadas a conocer. Resultaban inaceptables, pero, ¿estaban los alemanes en situación de rechazarlas? Todo indicaba que no, por lo que fueron aceptadas.

La noche del 10 de noviembre volvieron a reunirse los alemanes con Foch en su ya célebre coche ferroviario. Hertzberger trató de mejorar las bases del armisticio, pero sólo obtuvo algún retoque sin importancia, y al día siguiente, 11 de noviembre, a las once de la mañana, se firmaba el armisticio en el histórico coche de ferrocarril. A la misma hora se lanzaba el primer cañonazo de las 101 salvas con que se anunciaba el fin de la guerra europea. «A la hora undécima del undécimo día del undécimo mes», como observara Churchill, cesaba el fuego en todos los frentes de guerra. Ese mismo día, a las dos y media de la tarde, la Cámara francesa se reunía, y a las cuatro, Clemenceau era aclamado en medio de un delirio frenético cuando

El Gobierno francés acaba de condecorar con la Medalla de Caballero de las Artes y de las Letras a doña Carmen Llorca. Esta distinción, que se concede a muy pocas personalidades extranjeras, viene a subrayar los especiales valores que adornan a nuestra ilustre colaboradora, autora del presente trabajo.

EL TREN, TESTIGO DE GRANDES ACONTECIMIENTOS

MUCHAS PAGINAS DE LA HISTORIA SE ESCRIBIERON EN COCHES DEL FERROCARRIL

Por CARMEN LLORCA



En el año 1940 se celebró una famosa entrevista entre Hitler y el Generalísimo Franco en Hendaya.



Lenin, en Zurich, se dirige al tren que le llevaría a través de Alemania hacia Rusia.

fueron dadas a conocer las condiciones de la victoria.

El escritor francés Barrès relatará de una manera muy precisa lo que aquel día fue para Francia: «No intentaré dar una idea de los sentimientos de veneración con los cuales nosotros

todos, franceses, después de haber vivido esta sucesión de milagros, vivimos esta jornada de pura gloria. No lo alcanzaría más que si tratara de asir el océano en el hueco de mis dos manos. A las once y cinco, esta mañana, 11 de noviembre, todo París, toda la Francia, han comprendido y se han levantado, el corazón palpitante, el espíritu lleno de un religioso respeto por los muertos y por los vivos, a los que debemos la salvación y la victoria. Las campanas repicaban, el cañón tronaba. Y en el mundo

entero, a excepción de Alemania, los pueblos, de pie y con la cabeza descubierta, han glorificado a los que cayeron por la libertad y que nunca estuvieron ante el espíritu más vivos que hoy».

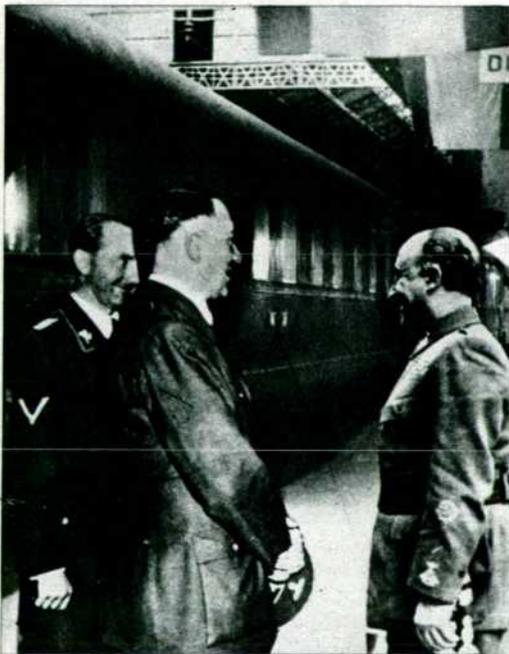
Toda esta veneración, este espíritu de triunfo que se dirige hacia las personas y las cosas que representan el símbolo de la victoria, hace que el vagón de Compiègne se convierta en un monumento histórico, y, contrariamente a lo que sucede con los monumentos históricos, este coche tiene una extraña vigencia, porque...

Veinte años más tarde comienza nuevamente la guerra en Europa con ánimo de rectificar aquellos acuerdos que fueron firmados inicialmente en el coche de Foch.

EL REVANCHISMO ALEMÁN CONTRA FRANCIA

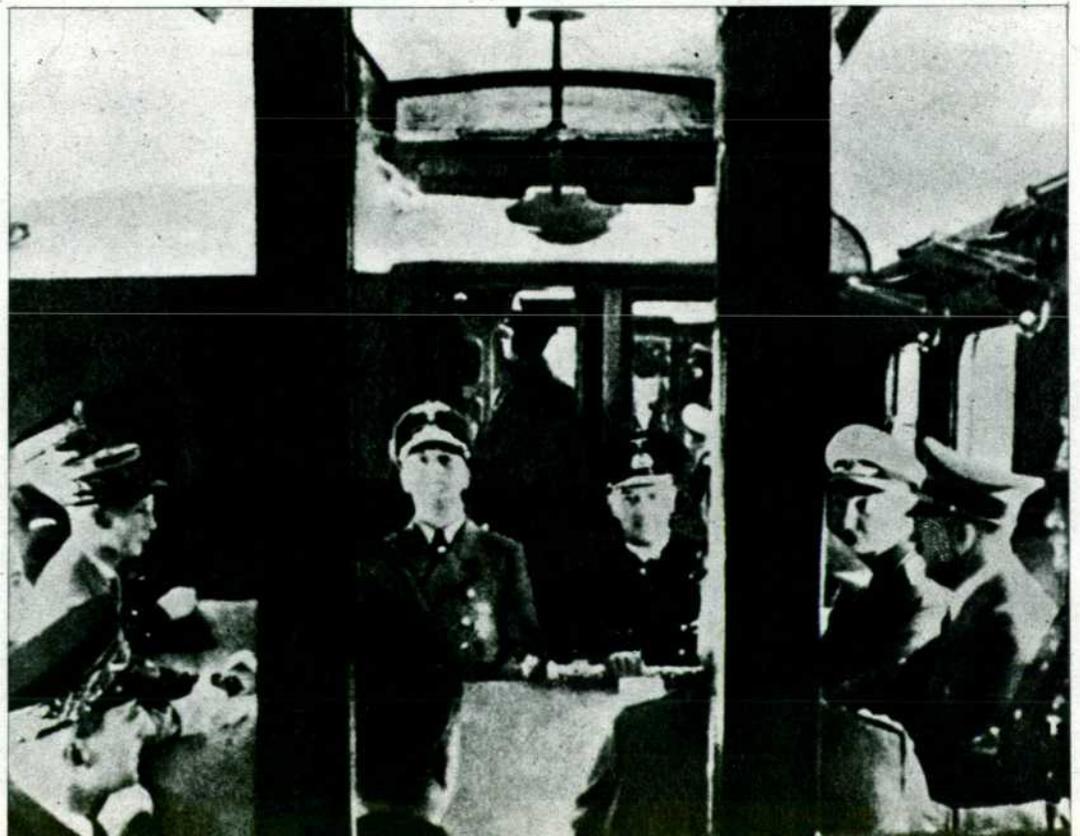
Hitler es, entre otras muchas cosas, el campeón de un revanchismo popular en Alemania. Todo lo que hace parece confirmar este diagnóstico preliminar. El objetivo de su política exterior es reformar el mapa político de Europa, confiriéndole a Alemania el papel de pueblo en ejercicio de la hegemonía. Que la guerra está bien preparada lo demuestra la rapidez y facilidad de los triunfos del Ejército alemán. Tras la derrota de Polonia, la rendición de Francia se produce el 22 de junio de 1940, es decir, antes de que se cumpla un año del estallido de la segunda guerra mundial. Veamos cómo se llega al armisticio.

A ninguno de los países vencidos con anterioridad a Francia había concedido Hitler un armisticio; les había obligado a la rendición incondicional. Sin embargo, el 19 de junio hace saber al Gobierno francés que está dispuesto a escuchar sus condiciones para un armisticio. ¿Qué humillación encerrará esta aparente cortesía hacia Francia? En principio, Francia acepta la sugerencia y designa una comisión que, integrada por el almirante Le Duc, los generales Parisot y Bergeret, y los diplomáticos Leon Noël y Rochart, está presidida por Huntziger,



El encuentro de Hendaya se celebró en un coche del tren de Hitler.

Firma del armisticio en el coche ferroviario de Compiègne. Hitler, a la derecha, se sentaba en el mismo puesto ocupado, en 1918 por el entonces vencedor mariscal Foch.



elección que ha hecho apresuradamente el ministro francés de Defensa, Weygand. Tras un penoso viaje a través de las carreteras que van de Burdeos a Compiègne, la delegación presidida por Huntziger es introducida, el 21 de junio, en el coche del mariscal Foch.

ELECCION DE UN COCHE SIMBOLICO

Si en 1918 la firma del armisticio en el citado coche es debido a una circunstancia, en 1940 dicha elección hecha por Hitler es una auténtica reconstrucción escénica para una representación teatral. Según instrucciones personales de Hitler, el coche de Foch ha sido sacado del museo de Compiègne y colocado en el sitio exacto en el que se encontraba el 11 de noviembre de 1918. Con inmensa satisfacción, Hitler ha recorrido el lugar —un claro en el bosque— y se ha reído ante la inscripción donde se habla del «criminal orgullo alemán, vencido por los pueblos libres a quienes pretendía someter». Sube al coche-símbolo y se sienta en el sillón que un día ocupara Foch.

Ahora es Keitel, un general alemán, quien, en territorio francés y en un tren francés, recibe a una comisión francesa para imponerle las condiciones de la derrota. Keitel les lee una nota en la que se acusa a Francia de perjurio y agresión, y les advierte que no se admitirán modificaciones a las condiciones impuestas, solamente aclaraciones. Huntziger le recuerda que, al menos, en 1918 se les permitió a los alemanes consultar con su Gobierno. Keitel le concede sólo el uso de una línea telefónica para que informe a Weygand. Debido a los ruidos, durante la comunicación telefónica apenas pueden entenderse, pero lo mismo da: Huntziger recibe orden de firmar, cosa que hace el día 22 de junio a las 18,30 de la tarde.

He aquí la historia de un coche de ferrocarril, el de Rethondes —o el de Foch, como se quiera— que, cargado de historia, descansa apaciblemente en el bosque de Compiègne. Investido de este poder, esta fuerza histórica que le concedió el destino, parece que solamente puede ser utilizado para firmar armisticios.

UNA FAMOSA ENTREVISTA EN HENDAYA

En el mismo año y con los mismos protagonistas por parte alemana, es decir, Hitler y Keitel, tuvo lugar una famosa entrevista que nos concierne mucho, pues asistieron a la misma, por parte española, el Generalísimo Franco y el entonces ministro de Asuntos Exteriores, Serrano Súñer. Me refiero a las conocidas entrevistas de Hendaya que tuvieron lugar el 23 de octubre de 1940 y que ahora nos interesa recordar porque también tuvieron lugar en un coche de ferrocarril perteneciente al tren especial del Führer. Entre las muchas versiones de este encuentro, posiblemente la de Raymond Cartier, en su «Historia de la segunda guerra mundial», conserva una fuerza descriptiva que va del humor a la precisión histórica y que vale la pena reproducir: «Como siempre, Hitler discurre largamente. Pidió a Franco que hiciera entrar a España en guerra el 10 de enero de 1941, prometiéndole que en pocos días, aplicando los métodos de que él, Hitler, era

autor, sus tropas especializadas tomarían Gibraltar para devolvérselo a la nación española. Inmóvil, impasible, con las manos cruzadas y los pies cruzados, el rostro mortecino, Franco escuchó la larga tirada hitleriana. Luego habló él.

«Ciertamente, España, unánime, quería reconquistar Gibraltar. Pero el carácter ardiente de esa reivindicación nacional hacía precisamente que el Peñón no pudiera ser recobrado sino por españoles y no recibido como regalo de una potencia extranjera ni aun amiga. Hacía falta, pues, que el Ejército español fuera completamente reequipado. Hacía falta que los ferrocarriles, arruinados por la guerra civil, fueran reconstruidos. Hacía falta que una población subalimentada recobrar las fuerzas con una alimentación apropiada. España contaba con el apoyo de Alemania para todas esas tareas, pero no podía pensar en estar dispuesta en el plazo tan breve mencionado por su excelencia el Führer.

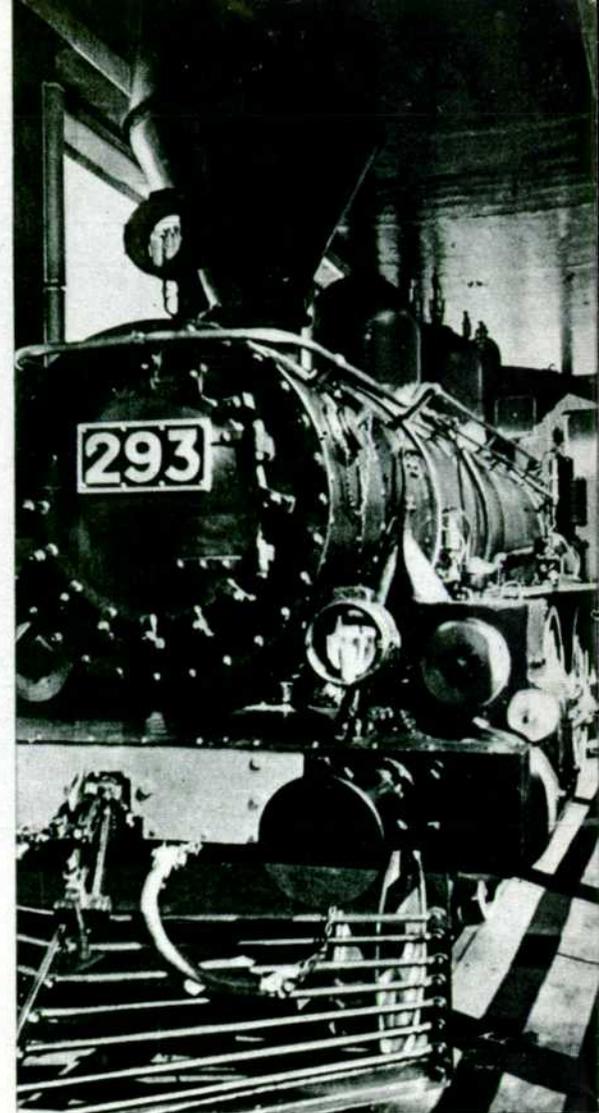
«La exposición de Hitler había sido copiosa. La de Franco se propuso igualarla en la abundancia. Pero Hitler no era hombre para conservar rostro de mármol. Se levantó bruscamente diciendo que, si era así, su desplazamiento había sido inútil y no le quedaba más que volverse a marchar. Franco esperó a que se hubiera vuelto a sentar y, con voz inalterada, prosiguió su demostración. Recobrando la palabra, Hitler se lanza a alusiones amenazadoras a los que no comprendían que la situación de Inglaterra era desesperada y que, aunque se defiriera un poco, la victoria de Alemania sólo sería más absoluta con eso. Franco respondió que la victoria alemana estaba, en efecto, lograda, pero sólo en el continente. Podía ocurrir, ciertamente, que Inglaterra fuera invadida a su vez, pero la flota británica partiría para Canadá, y el Imperio continuaría la lucha con apoyo americano. El, Jefe del Estado español, responsable ante su pueblo y ante la Historia, debía pensar en una guerra larga, y medir las cargas y los riesgos de una intervención. En cualquier caso, hacía falta que España recibiera ventajas suficientes para reanimar el ardor bélico de un pueblo que sólo tenía ganas de descanso. Reclamaba Mauritania, la totalidad de Marruecos y la provincia de Orán... ¡O sea, la mejor parte de Africa del Norte en el momento en que Alemania soñaba con enganchar a Francia a su carro de combate!».

REUNION CON PETAIN EN EL MISMO MARCO

«La discusión duraba ya siete horas. Hitler interrumpió el debate proponiendo dejar a los ministros de Asuntos Exteriores el cuidado de establecer un proyecto de tratado. Al salir del coche de la conferencia, Hitler le dijo a Keitel: "Antes que volver a empezar la sesión, preferiría dejarme arrancar tres muelas..."».

Siguieron las conversaciones, que terminaron rápidamente entre Ribbentrop y Serrano Súñer, mientras Hitler partía con su tren dirigiéndose hacia Montoire, donde iba a celebrar otra entrevista pero con el mariscal Pétain, quien al ser preguntado sobre lo que se había tratado y decidido en la misma, contestó: «Nada».

Véase, pues, que el tren de Hitler era una



Arriba, la máquina del tren que condujo a Lenin de Estocolmo a Leningrado. A la derecha, en alto, estampa del tren de propaganda usado en Rusia durante la guerra civil. Junto a estas líneas, recibimiento que tributaron los socialistas a Lenin en Estocolmo.

máquina muy utilizada y que debía servir mucho para los desahogos del Führer alemán, pues nada es tan sedante como un desplazamiento y la sensación de veloz movimiento, que actúa beneficiosamente sobre caracteres como el de Hitler.

EL ZAR SOSTUVO EL TECHO DE SU COCHE FERROVIARIO

Si los trenes y sus vagones especiales han desempeñado este papel tan importante en las guerras —aunque haya sido para preparar las paces—, otro sortilegio les hace particularmente adecuados en las revoluciones. Al hablar de revoluciones parece que hay que referirse a Rusia, y en ese país tuvo lugar el siguiente hecho. El Zar Alejandro III era famoso por su fuerza hercúlea, y su solidez de «mujik» es posible apreciarla en la estatua que del mismo todavía se conserva en una plaza de Leningrado. Durante su reinado, al igual que en el de su antecesor, los atentados al Zar fueron frecuentes y terribles. En cierto modo fue una víctima indirecta de ellos. El 17 de octubre de 1888 realizaba un viaje en el tren imperial, y al llegar a Borki —entre Járkov y Sinferopol— estalló una máquina infernal que hizo saltar el tren del Emperador. Veinte muertos y dieciocho heridos fue el balance. El vagón en el que se encontraba Alejandro III con su familia resultó com-



EL ARMISTICIO FRANCO-ALEMAN DE 1918 SE FIRMO EN EL TREN DEL MARISCAL FOCH.

EN EL MISMO VEHICULO, HITLER IMPUSO LAS CONDICIONES DE VENCEDOR AL DERROTADO GOBIERNO DE PARIS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

pletamente destrozado, pero el Zar, haciendo uso de la fuerza que le caracterizaba, sostuvo con sus brazos el techo del derrumbado coche para que pudiera salir su familia. El relato de este hecho causa espanto, pero lo cierto es que el Zar contrajo ese día una lesión renal que seis años más tarde —cuando todavía no había cumplido los cincuenta años— le costó la vida.

Su hijo, Nicolás II, el último Zar, también vive en el coche de su tren horas de indecible angustia. Tras su abdicación y después de haberse despedido de su madre, cuando viaja en tren hacia Zárskoie Sieló, solo en el vagón, escribe en su *Diario*: «Viajan en mi tren cuatro miembros de la Duma... Siento el alma oprimida, dolorida y triste». Esos cuatro miembros estaban encargados por el nuevo jefe del Gobierno provisional, príncipe Lvov, de notificarle al Zar que se considerase detenido a la espera de lo que resolviese el nuevo ministro de Justicia.

POR VIA FERREA REGRESO LENIN A RUSIA

Mientras estos episodios fatales se desarrollaban en los trenes imperiales, los revolucionarios bolcheviques parecían tener mejor suerte en el uso de los ferrocarriles. Cuando suena la hora, en 1917, del triunfo de la revolución, todos estos exiliados esparcidos por Europa y

América regresan precipitadamente a Rusia: en barco o en tren, pero ningún tren fue tan histórico como el célebre coche precintado que devolvió a Lenin a Rusia.

La verdadera historia de este asunto que hizo que los alemanes permitieran el paso de Lenin por su país en plena guerra es muy difícil de esclarecer, pero las razones eran obvias para los alemanes. El Gobierno provisional formado en Rusia tras la caída del Zar estaba dispuesto a seguir la guerra contra Alemania y mantener, con respecto a los aliados, los compromisos suscritos por el Zar. Alemania debía mantener dos frentes, al Este y al Oeste, cuando ya su capacidad de ataque y hasta de resistencia comenzaba a resentirse. Necesitaba desprenderse de las preocupaciones de un frente en el Este, aunque tuviera a sus puertas la revolución. El único hombre que estaba dispuesto a terminar con la guerra y a firmar la paz era Lenin, y éste se encontraba en Suiza.

Las tentativas de obtener permiso de tránsito de los aliados fracasaron. Churchill dijo: «No debemos enviar a Rusia ese bacilo de la peste». Lenin estableció entonces contactos con los alemanes. Algunos comentaristas piensan si Lenin fue un agente de los alemanes. Lo cierto es que entabló negociaciones con la Embajada alemana en Berna a través de Gonetski y del socialista suizo Robert Grimm, pero fue el secretario general del partido socialista suizo, Fritz

Platten, activista y organizador de éxito, quien obtuvo de los alemanes que pusieran a disposición de Lenin un vagón precintado en el que viajarían veintisiete amigos y colaboradores del jefe bolchevique. Es así como el día 9 de abril de 1917, Platten reunió a los revolucionarios en el restaurante Zahringger Hof, frente a la estación de Zurich. Junto a Lenin viajaba su esposa y también Inessa Armand, el gran amor secreto de Lenin; Zinoviev y sus hijos, Radek, Abramovich, etc. El equipaje era variado y de un aspecto increíble: paquetes, cajas, mantas. La travesía se presentaba complicada y llena de dificultades, al menos en apariencia. Las clases de que constaba el coche correspondía a segunda y tercera, y cuando arrancó el tren los emigrantes entonaron cantos revolucionarios, ocupando el primer lugar *La Marsellesa*. Cuando llegaron a la estación fronteriza de Hottmandingen les esperaba el coche especial en una vía muerta. Los soldados alemanes custodiaban los accesos. De las cuatro portezuelas, tres estaban precintadas y la cuarta quedaba libre sólo para que Platten la pudiera utilizar durante las paradas para hacer sus provisiones. Sobre el piso del pasillo del coche, un oficial alemán dibujó con tiza una línea que significaba una división fronteriza: del lado de las ventanas estaba Alemania, y del de los compartimientos, Rusia. Platten era el único que podía dirigirse a los centinelas. El tren cruzó Alemania pasando por Berlín y alcanzando su punto final en la estación de Sassnitz. Platten debía regresar a Suiza mientras se quitaban los precintos al vagón y los pasajeros, debidamente controlados, embarcaban en un vapor sueco que les esperaba en el muelle. El día 13 de abril levaba anclas camino de Trölleborg.

UN TREN ESPECIAL ESPERABA EN ESTOCOLMO

Otro tren especial les esperaba en esta ciudad para llevar a los revolucionarios hasta Estocolmo, en donde los socialistas tributaron a Lenin y los suyos un gran recibimiento. Es en esta ciudad donde Lenin hace algunas compras de ropa y calzado. Cuando días antes salió de Suiza llevaba unas botas claveteadas y una indumentaria que le hacía poco presentable. De la transformación sufrida en Estocolmo queda esa foto que presenta a Lenin corriendo por las calles de la capital sueca tan elegante, que recuerda un jefe liberal inglés camino del Parlamento. En realidad Lenin no hacía más que cambiar de tren camino de Rusia, hacia donde llevaría la revolución.

En efecto, otro tren especial llevaría a Lenin y al resto de los exiliados desde Estocolmo hasta Torneo, bordeando el golfo de Botnia. El día 16 de abril penetró en Rusia.

Coches de trenes especiales, estaciones de ferrocarril, todo ofrece un escenario seductor a los revolucionarios. Ofrecen, mejor que ningún otro lugar, el ambiente de lo que viene y de lo que se va, que, en el fondo, es el mismo movimiento —entre romántico y destructor— de que están dotadas las revoluciones. No hay otra sede que sirva de plataforma móvil a los hechos que se suceden y se deslizan por la Historia como la de un coche de ferrocarril.