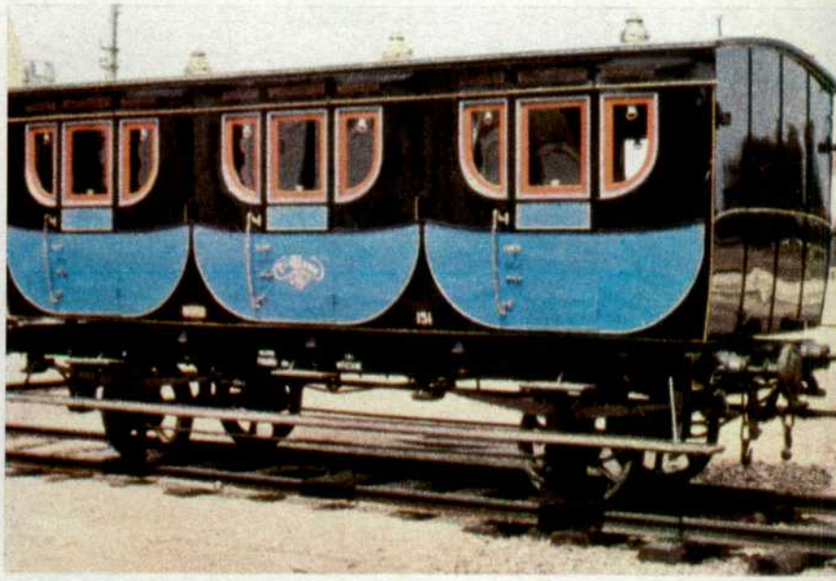
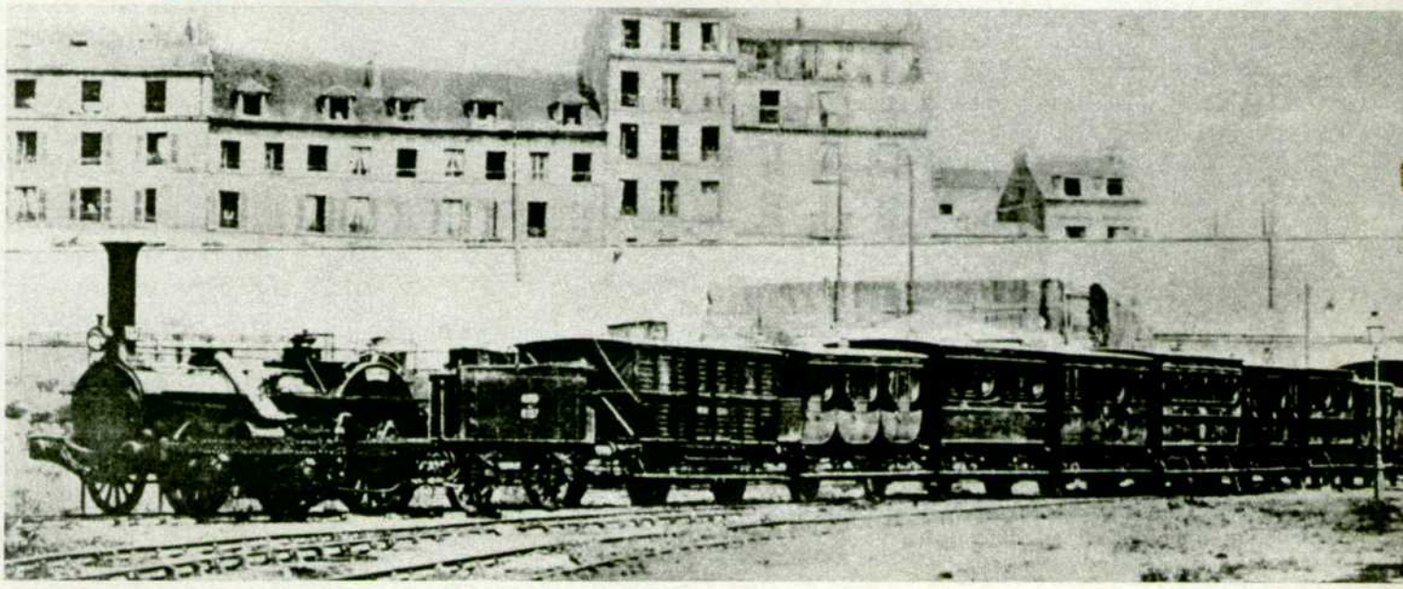
TODA UNA EPOCA EN EL FERROCARRIL

LOS LUJOSOS, MARAVILLOSOS TRENES DE ANTAÑO

- *El primer coche presidencial digno de este nombre no existió (en Francia) hasta 1896.*
- *Hay una gran diferencia entre el estilo suntuoso de los antiguos trenes reales y la funcionalidad de los actuales.*





Francia: Coches del tren imperial primorosamente restaurados en el siglo actual, según el patrón de 1856. El mismo tren (de Napoleón III), fotografiado en 1853, cerca de la estación de París-Norte.

EL romance del año, que culminó en la "boda del siglo", entre el príncipe de Gales y lady Diana Spencer, lanzó a las páginas de la prensa inglesa un insospechado lugar de encuentros: un tren real.

Tras el desmentido oficial y la negativa de los medios informativos a retractarse, quedó en el aire la nostálgica imagen de un tren de reyes.

Imagen ya perdida, la del lujoso tren que tiene por única misión el transporte de personas de la realeza. Pocas veces, casi ninguna, se asoma ya a la actualidad tan egregio vehículo. Es un recuerdo de otros tiempos (celosamente atesorado por pueblos como el británico) que llega fugaz y accidentalmente, como escenario de una cita entre enamorados o como el caro capricho de un monarca.

Así se asomaba en 1979, desde el diario "Informaciones", de Madrid, el tren que Hassan II de Marruecos había mandado construir a la norteamericana compañía Budd de Troy.

Cada uno de los seis vagones que lo componían llevaba su propio superperfeccionado motor Diesel y podía adaptarse a cualquier ancho de vía. Doscientos kilómetros por hora era su velocidad máxima y cada unidad podía utilizarse individualmente.

El precio aproximado de esta realización de la técnica ferroviaria moderna era de unos 10.000.000 de dólares, aproximadamente 650 millones de pesetas.

El tren del monarca alauita entroncaba con una tradición ya casi desaparecida, la de los trenes especiales destinados a los monarcas o a los más altos dignatarios de las naciones. Como los tradicionales, el nuevo tren marroquí estaba decorado con exquisito gusto y se habían cuidado en él todos los detalles que podían hacer más agradable el viaje.

Desde el punto de vista meramente estético, cabía reseñar la decoración realizada por el arquitecto del Rey Hassan y que se denominó genéricamente como "ornamento moderno". Los detalles que más sorprendían por su originalidad y riqueza eran las magníficas alfombras y los candelabros de cristal labrados en oro.

Apliques de múltiples brazos en forma de hojas doradas y un "collage" de pieles de Suecia eran los elementos decorativos más destacados en la habitación del monarca, situada en el vagón central del convoy.

La seguridad ocupa un lugar destacado en cualquier desplazamiento de un alto dignatario; esta ocasión no era excepción. El tren estaba dotado de todos los adelantos técnicos en esta materia, puertas y cristales blindados y un dispositivo especial que permitía, pulsando un botón, el cierre hermético de todos los accesos al convoy.

AQUELLOS VIEJOS TIEMPOS

Los avances de la técnica, que han permitido desplazamientos más rápidos, y la evolución de la sociedad, que impone sistemas de transporte más igualitarios, han hecho de la construcción de este tipo de trenes especiales casi un recuerdo.

No obstante, aquellos trenes han marcado una etapa especialmente brillante en la historia del ferrocarril, cuando éste constituía el principal medio de transporte.

Como muestra de la proverbial magnificencia de la Corte española definió "La Ilustración Española y Americana" el tren real que condujo al monarca consorte don Francisco de Asís de Borbón, padre de don Alfonso XII, hasta el balneario de Alhama de Aragón.

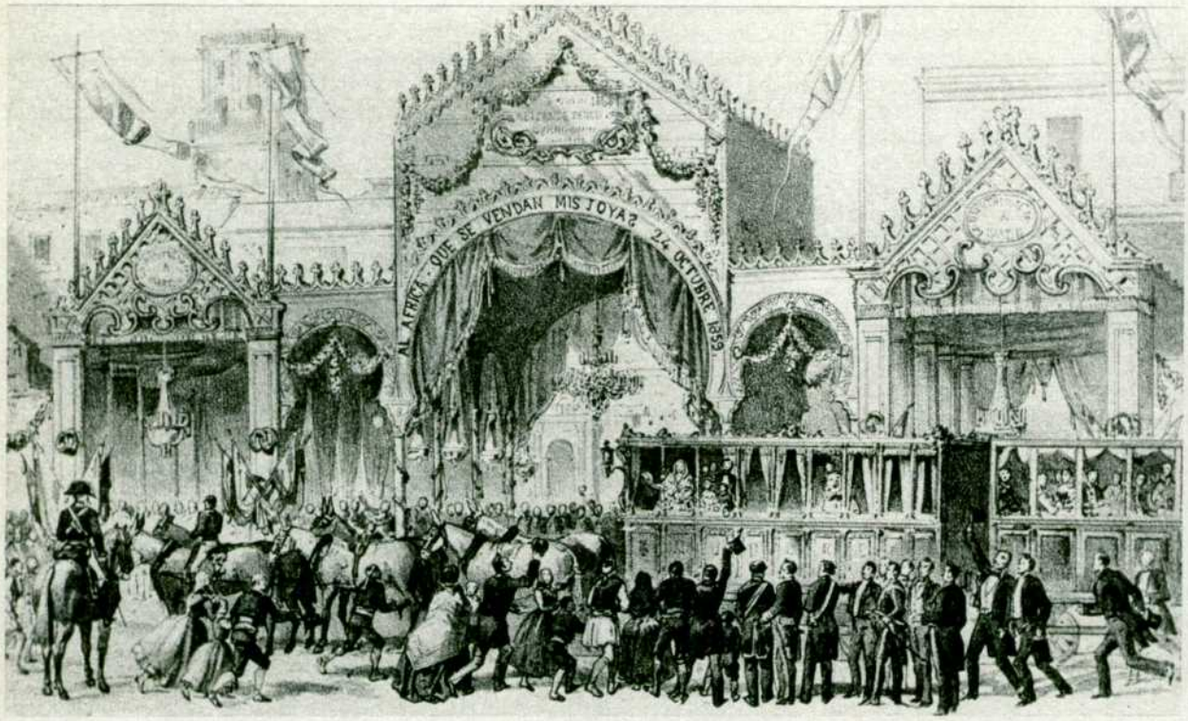
Cinco vagones constituían la composición del tren que en 1864 transportó a tan ilustre viajero y que era un palacete rodante. El primero de ellos, el coche negro, estaba revestido de damasco rojo y su techo era de raso blanco almohadillado. Un soberbio tapiz con las armas reales bordadas a mano, en su centro, colgaba sobre un sofá, que completaba el escenario.

Todos los vagones comunicaban entre sí, y desde el primero se tenía acceso a la cámara de descanso. Dividida en tres compartimientos, el de entrada era una coqueta salita, con varios divanes y asientos. En el central se hallaban dos camas gemelas y el último de ellos estaba habilitado para cumplir las funciones de vestidor, armario y cuarto de aseo.

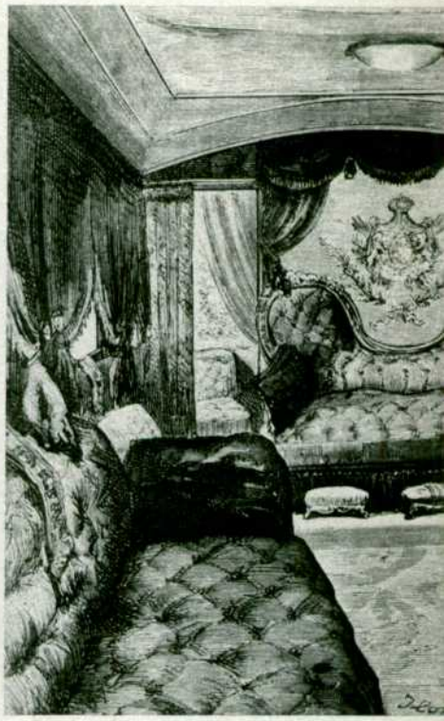
En el comedor, don Francisco de Asís podía compartir su mesa con otros doce comensales, rodeados de atributos reales, como flores de lis, coronas entrelazadas y las propias iniciales del Rey. Para que no se sintieran decepcionados los afortunados viajeros de tan lujosa composición con una co-

Más de siglo y medio separan estas estampas. La familia real inglesa, imaginada por el pueblo llano en su primer viaje ferroviario a Windsor. Julio de 1981: los recién casados príncipes de Gales, Carlos y Diana, toman el tren en la estación londinense de Waterloo con dirección a Broadlands para iniciar su luna de miel, el día 29.

En 1860, parte del tren en que viajaba Isabel II atravesó la ciudad de Alicante hacia su puerto, arrastrado por un tronco de seis caballos.



Interior del tren real español, según grabado de 1880.



mida que desmereciese el exquisito marco de pieles rusas con que estaba tapizado el coche, el siguiente vagón se dedicó a las instalaciones culinarias, que reunían todas las innovaciones de la época en cuanto a útiles de cocina se refiere y que, sin duda, habrían hecho las delicias de más de un ama de casa de finales de siglo.

UN ESTILO DIFERENTE

Saltando en el espacio y el tiempo, nos podemos situar a mediados de mayo de 1972 en la parisina estación de Saint-Lazare para contemplar a Su Graciosa Majestad Isabel II de Inglaterra, como siempre ataviada con la mayor sobriedad y su inevitable sombrero, descender del tren especial que las autoridades ferroviarias francesas pusieron a su disposición.

Hay diferencia entre aquellos suntuosos trenes que las compañías cedían a los monarcas para sus viajes y los que ahora se les destinan. Mucho más funcionales y con una composición que no suele sobrepasar las dos unidades, contrastan con aquellos palacios rodantes de gran lujo.

El tesoro pictórico de la Corona inglesa es uno de los más importantes del mundo. Sin embargo, se puede asegurar que Isabel II no se sintió desilusionada al contemplar los magníficos Matisse, préstamo del Museo Nacional de Arte Moderno francés, que adornaban los coches que la SNCF había puesto a su disposición. También había cedido el museo buena parte de los muebles que completaban la decoración, obra del señor Monpoix, un experto decorador galo.

La gama de los marrones fue la utilizada para la tapicería. Marrón claro en las puertas que intercomunican los departamentos, de tono crema las paredes y los techos, algo más suave en la moqueta y un tabaco claro para los paneles rígidos que separan las estancias.

Un pequeño salón a la entrada hacía las funciones de "boudoir", con una coqueta; desde él se pasaba a otro mayor, que ocupaba el espacio de tres compartimientos, amueblado con sillones-sofá a lo largo de toda la pared, frente a los que se situaban mesitas de color marfil.

Junto a aquél, y separado por un tabique, se hallaba el comedor, donde la pareja real tomaba el desayuno. Constaba de una mesa capaz para diez comensales, asentada sobre tres pilares y rodeada de las correspondientes sillas, todo ello de estilo funcional y adornado con proliferación de flores y plantas.

ISABEL II VISITA ARANJUEZ

La estación de Atocha está engalanada. Es la mañana del 9 de febrero de 1851. Un altar se ha instalado en el andén y ante él el cardenal Bonel y Orbe oficia una Misa, a la que asiste Isabel II, Reina de España.

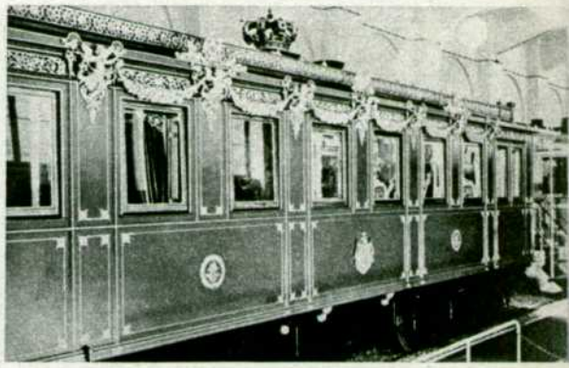
La locomotora ha sido bautizada con el nombre de la soberana. Pronto se engancha a los vagones para proceder al viaje inaugural de la línea Madrid-Aranjuez.

Durante el recorrido, la Reina viajará en un bello salón de luz tamizada por un globo de cristal que alumbrará los cuatro sillones regios, situados en cada uno de los ángulos del coche, y en el centro un diván circular sobre el que reposa una copa cincelada por Mellerio.

LOS COCHES DE LOS PRESIDENTES

El primer coche presidencial, digno de este nombre, no existió en Francia hasta 1896. Motivo: la visita al país vecino de los Zares rusos. Treinta y cinco días tardaron los talleres de Saint-Denis en poner a punto un convoy digno de tan ilustres visitantes. Los equipos de trabajo se relevaban día y noche para que el 6 de octubre de 1896, Félix Faure, presidente de la República, pudiera ofrecer a sus acompañantes un transporte digno de sus reales personas.

Dado el perfil de la línea, la compañía hubo de recurrir a la doble tracción, con máquinas de tipo 220 (de la serie 963 a 998).



Maximiliano II de Baviera encargó, en 1860, este fastuoso coche-salón, que se conserva en el Museo del Transporte de Nuremberg, debidamente restaurado.

El vagón presidencial era un verdadero apartamento, en el que la más alta autoridad francesa podía desarrollar su vida normalmente. Todos los muebles del salón eran de caoba barnizada, tapizados con seda damasquinada carmesí a juego con la seda roja que cubría las paredes y las ventanas.

Tradicionalmente, la pintura, aparte de su valor artístico, ha tenido siempre una valoración ornamental. En esta ocasión, eran obra de Cavallé Coll las pinturas que deco-

Un aspecto del comedor del tren real de la Cía. de CC. HH. del Norte de España, según se conservaba ya entrado este siglo.

raban los tellos y dinteles de las puertas.

Un despacho, con su correspondiente biblioteca y un dormitorio, completaban las dependencias de este primer tren presidencial.

Dos coches PR sigueron a éste, igualmente decorados a todo confort. Como el anterior, pasaron a ser propiedad del Estado (hasta entonces eran cedidos por las compañías) el 9 de diciembre de 1896, en que fueron vendidos por Wagons Lits al sindicato de seis grandes compañías de ferrocarril y ofrecidos por éste al Estado francés.

El último tren presidencial fue inaugurado en 1955 con el viaje París-Le Havre del Presidente René Coty. Su nota más destacada estaba en sus aspectos técnicos: insonorización, iluminación fluorescente incandescente y calefacción autónoma por agua caliente.

El coche especial de la SNCF reservado para la Reina Isabel II de Inglaterra durante su visita a Francia en 1972.

OCHO COCHES PARA LOS REYES

Gran revuelo causó en la prensa de la época el magnífico tren real que la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León puso a disposición de los Reyes de España, don Alfonso XII y doña María Cristina, al inaugurarse la línea de La Coruña.

El tren estaba compuesto por ocho vagones. Un vagón cocina, en el que se podían preparar hasta 40 cubiertos. El segundo coche se destinaba a almacenar todo el servicio de mesa. El comedor tenía capacidad para 20 comensales, adornado con gran lujo, y con el detalle curioso de llevar incorporado, en cada uno de sus ángulos, un lavabo.

Dos salones gemelos ocupaban otros tantos coches. En ambos existían sendas salitas para fumadores y un salón más amplio y amueblado con mayor cuidado. Las maderas utilizadas fueron caoba, erablo y nogal, combinadas con gran profusión de sedas en los tapizados.

El dormitorio de la Reina quedaba aislado de las demás dependencias por un corredor lateral que comunicaba el vagón con el resto del convoy, pero sin paso por la habitación real, que vestía los colores de la Casa de Austria. Desde un balconcillo se entraba a un salón, tapizado en damasco verde, y que hacía las funciones de antesala del dormitorio del monarca, decorado en tonos amarillos, con gruesas molduras doradas. El lecho, de bronce, se vistió con los mismos colores. Un armario con espejo, una mesita de noche y una silla completaban el mobiliario de la estancia real.

Un "break" de fabricación suiza ponía fin al convoy. ■ **PENELOPE SURONDO.**