

Zumbando poderosamente, el exprés Madrid-Barcelona acelera su marcha a la salida de los túneles de Garraf, que es el pueblecito que aparece el fondo de la foto y cuyos habitantes empiezan a despertar a un caluroso día veraniego. El cuarto coche es el restaurante 3579.

COCHES DE AYER EN TRENES DE HOY

Por MANOLO MARISTANY

A los espíritus escépticos que, como el mío, han visto desaparecer la tracción vapor y los coches de primera del NORTE, les aconsejaría viajar en el exprés Madrid-Barcelona el día que en su composición figure el coche-restaurante 3579. La recta final del siglo XX todavía les puede deparar una sorpresa, como me ocurrió a mí cuando pisé el suelo de este coche venerable, construido en 1928 por Enterprises Industrielles Charentaises, de La Rochela. Olía a pollo a la chilindrón y a un anacrónico aroma a carbonilla. Que oliera a pollo a la chilindrón no tenía nada de particular. Pero sí que oliera a carbonilla. ¿Cómo era posible, me pregunté, que en pleno 1982 la cocina de un tren tan prestigioso como éste quemara carbón? Lo normal, supuse, era que quemara gas, electricidad o energía atómica. El jefe de comedor, con todo el aspecto de un mayordomo "ancien regime", me informó que no, y me invitó a pasar a la cocina, donde pude admirar al cocinero trajinando ollas y sartenes en una auténtica cocina de carbón.

Todavía no repuesto de la sorpresa, acabé de entrar en el comedor, y si no me

desmayé de la impresión fue porque mi mujer me sujetó. Creí ser víctima de una



El coche-restaurante 2747 es hermano del 2746 y, como éste, mantenido íntegramente en estado original. Cuando fue construido —1926—, la airosa marquesina de la estación de Francia, de Barcelona, que aparece en segundo término, todavía no había sido erigida. El cartel de los Mundiales de Fútbol 82 adherido a su costado pone de manifiesto su extrema veteranía y, por supuesto, la pericia de sus constructores.



El coche-cama 3501 es uno de los pocos supervivientes de una larga serie de coches tipo LX construida en 1929 por Enterprises Industrielles Charentaises. Se trata de un auténtico pura sangre. El 3538, reservado para el duque de Windsor, estaba equipado con salón y ducha. Es proverbial la amplitud de sus cabinas. En una de ellas, James Bond sostuvo una pelea épica con un agente de Spectra. El 3532 figura en el Museo del Ferrocarril de Mulhouse. Siete de ellos circulan todavía en el "Orient Express Nostalgie" de la Intraflug. El 3543 y el 3548 fueron subastados por Sotheby's en Montecarlo. Como puede verse, no se trata de un coche corriente. El 3501, afortunadamente, todavía se guarda en el depósito de Casa Antúnez, de Barcelona, para reforzar las composiciones en días de mucha demanda, aunque, por desgracia, su interior ha sido reformado y modernizado.

Coche-restaurante 3579, fotografiado en la estación término de Barcelona poco después de su llegada con el expreso Madrid-Barcelona. Es el segundo ejemplar de una serie de nueve coches construidos por Enterprises Industrielles Charentaises en 1928. Lleva, pues, más de cincuenta y cuatro años de servicio sobre sus ruedas montadas en clásicos bogies Pensilvania. Su aspecto exterior no ha variado desde el año de su nacimiento. Incluso las ventanas conservan las láminas de ventilación. A ambos lados del fuelle de comunicación pueden observarse los depósitos de carbón.



alucinación. Parecía arrancado del mismísimo "Orient Express". Los paneles de caoba taraceada reflejaban la luz de las lámparas de latón dorado. Las oscuras butacas de cuero contrastaban gratamente con los impecables manteles de hilo, sobre los que unos claveles de la Maresma ponían una delicada nota de color y frescura. Refulgía la pesada cubertería de plata. Todo lo que se ofrecía a la vista eran materiales nobles, de la mejor calidad, admirablemente conservados. El neón y el plástico brillaban por su ausencia. Lo único que eché de menos fueron los anuncios de Agua de Solares y a don Hércules Poirot interrogando a una condesa húngara.

La cena estuvo a la altura del marco. Fue sabrosa, abundante, barata y servida por auténticos profesionales, capaces de trinchar el pollo a la chilindrón a 120 kilómetros por hora y cortar el queso con una sola mano, sin más ayuda que un cuchillo.

Tuve que admitir que, aunque los tiempos evolucionan, el estilo Compagnie Internationale des Wagons Lits, o CIWL, permanece.

Referente al coche-cama que me tocó, no tuve suerte. Quiero decir que no era un Lx. En la actualidad es muy difícil que algún Lx figure en las composiciones de los expresos. Quedan ya muy pocos y se mantienen como reserva. De todas formas, dormí la mar de bien en el T2 climatizado.

APROVECHAR LA GANGA

Después de esta experiencia he pensado que los españoles somos tontos si no aprovechamos esta ganga que tenemos al alcance de la mano y sin tener que pagar ningún sobrepeso especial. En el resto de Europa ya no circulan coches CIWL en ser-

vicio regular. Los que quieran darse el gustazo supremo de cenar en un coche de época han de sacar billete —a un precio astronómico— para el "Orient Express Nostalgie" de la Intraflug o en la versión París-Venecia, que viene a ser un Direct Orient Express que ahora acaba de lanzar un millonario inglés. A un español corriente y moliente, cenar en un coche-restaurante decorado por el mismísimo René Prou no le costará ni mil pesetas. Y cenará estupendamente bien y será mejor servido. Desde luego, mucho mejor que en cualquier avión.

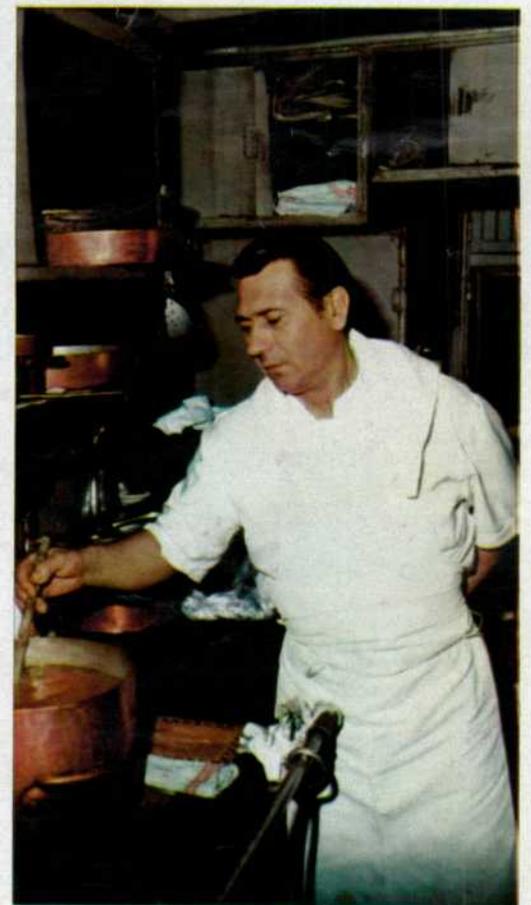
En la actualidad circulan una veintena de coches-restaurantes CIWL, de los cuales, doce se conservan en estado original. Los ocho restantes han sido reformados interiormente. En cuanto a sus expectativas de vida, no quiero ser pesimista, pero sí aconsejar a los nostálgicos a ultranza que se apresuren a sacar billetes, no sea que



Interior del coche-restaurante 2746, antiguo vagón Pullman construido por la Société Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich, Luneville, en 1926, para el Sud-Express París-Hendaya. Posteriormente fue reformado y convertido en coche-restaurante y pasó a la Red española. El jefe de comedor lo recuerda en su estado original de coche-butacas circulando entre Barcelona y Cerbere a principio de los años cuarenta. La reforma se aprecia en la situación de las mesas, que no guardan alineación con las ventanas.



Interior del coche restaurante 3579, conservado en estado de origen. Todo sigue igual que cuando salió de las factorías de La Rochela: los paneles de caoba taraceada, las butacas de cuero individuales, los manteles de hilo, los cubiertos de plata, los búcaros de flores y, por supuesto, el impecable servicio del personal CIWL. Sólo se echan de menos los anuncios de Agua de Solares.



El cocinero del coche-restaurante 3579 prepara una sabrosa sopa juliana que dos horas después degustarán los afortunados viajeros del exprés Barcelona-Madrid. En este reducido habitáculo, los cocineros de la CIWL realizan verdaderos milagros, zarandeados por la marcha del convoy y atufados por las acres emanaciones de las cocinas de carbón. Chapeau.

con estos coches, verdaderas obras de arte sobre ruedas, nos ocurra igual que con las locomotoras de vapor. Ya no quedan maestros ebanistas ni metalistas capaces de reparar un desperfecto de cierta importancia. La simplicidad y la standardización constituyen imperativos de nuestra época, y estos coches lo son todo menos simples y tipo standard. Su entretenimiento resulta, por otra parte, muy laborioso.

Las fotografías que ilustran este modesto reportaje constituyen un pequeño botón de muestra del tesoro que TODAVIA está a nuestro alcance. Hoy por hoy —y que sea por muchos años más—, el azul y oro de los coches de la CIWL confieren la máxima categoría a los expresos españoles. O, dicho con otras palabras, no se concibe un exprés digno de tal nombre sin los coches de la CIWL. ■ M. M. (Fotos del autor.)