

EFEMERIDES FERROVIARIA: CENTENARIO DE LA COMPAÑIA INTERNACIONAL DE COCHES CAMAS

Por FRANCISCO WAIS SAN MARTIN
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Se acaba de cumplir, el 4 de diciembre de este año, el centésimo aniversario de la creación de esta gran Compañía, y la ocasión nos mueve a un recuerdo que nos parece oportuno.

Se extiende a partir de hace un siglo la utilización de vehículos de esta clase, que aun de años atrás venían utilizándose en los Estados Unidos de América, nación en tantos aspectos precursora. Mirando a ella vemos cómo la primera utilización de una mejora para comodidad de los viajeros en los coches del ferrocarril fue probablemente la realizada por la Cumberland Valley Railroad allá por el año 1837. Aprovechando un coche de viajeros diurno se habilitó para los viajes de noche dividiéndolo en compartimientos con tres literas cada uno, y en sus extremos un lavabo, un water y un toallero. Otros varios rudimentarios intentos se hicieron poco después, empleando estrechos colchones que los viajeros, sin desnudarse, podían utilizar. Pero tal iniciativa fue limitada y no llegaron a ser esos coches muy populares.

Un ligero perfeccionamiento tuvo lugar, por de pronto, en 1858, y lo llevó a cabo la Illinois Central, siguiéndola poco después alguna otra Compañía. Pero todo ello no eran sino ensayos, y el primer paso de importancia hacia el desarrollo de los coches camas fue dado en 1858 por George Mortimer Pullman, que poco después crea la Pullman Palace Car Company, cuyas actividades se extienden a través de los Estados Unidos.

Uno de los primeros competidores de Pullman fue el coronel William D'Alton Mann, que proyectó un "boudoir car" en el cual las camas estaban colocadas transversalmente, disposición que luego se hizo popular en Europa, en cuyo continente fue gran promotor el ingeniero belga Georges Nagelmackers, figura interesante y que llegó a hacerse célebre por sus iniciativas, su vida emprendedora y su fortuna.

* * *

Nace Nagelmackers en la ciudad belga de Lieja el año 1845, de una familia de la buena sociedad en la que hay políticos, industriales, financieros..., y a los veintitrés años, en 1868, recién terminada la carrera de ingeniero de Minas, emprende un viaje a los Estados Unidos, empujado por su espíritu aventurero y por la situación entonces de su ánimo influido, al parecer, por algún desengaño amoroso.

Allí viaja, se ilustra y, entre aquello que ve, lo que más le impresiona en sus desplazamientos son los coches camas que allí se venían empleando. Los disfruta y los admira, pasando por su imaginación la idea de emprender en su país algo igual o parecido. Transcurre así cerca de un año, al cabo del cual regresa a su país, en el año 1869, lleno de entusiasmo y la mirada puesta en los adelantos ferroviarios que había disfrutado. No tarda en ponerlo de manifiesto, y en abril de 1870 publica un folleto que titula: *Proyecto de instalación de coches camas en los caminos de hierro del continente*, y no encuentra de momento acogida favorable a su idea, ni en las Compañías de ferrocarriles ni en los Gobiernos. A esto se añade el inconveniente, de suma gravedad, de que en el mes de julio del mismo año 1870 se enciende la guerra franco-prusiana, que apaga los intentos de Nagelmackers.

Pero termina la contienda, reanuda sus esfuerzos, y logra constituir una pequeña empresa que establece, como servicio de mayor importancia en el ferrocarril, un coche de camas entre París y Viena. No le parece esto bastante, ni su persona sola para dar mayor vuelo al negocio, vuelve otra vez los ojos a los Estados Unidos y logra una alianza con el coronel Mann, que aporta, a la vez que capital, sus conocimientos y patentes sobre la materia.

Consecuencia de todo esto es que, a partir del 4 de enero de 1873, aparece en sus coches la inscripción: Mann Boudoir Sleeping Car. Marca esto una fase transitoria, durante la cual se

va a la creación de la gran Compañía que llega a nuestros días. Es la Compañía Internacional de Wagon-Lits, que se constituye en Bruselas el 4 de diciembre de 1876 y desde entonces se expansiona y establece sucesivamente el servicio de los grandes expresos europeos. Triunfa Nagelmackers, y con ello se enriquece y hace célebre, llegando a ser uno de los poderosos y elegantes del París de fines del siglo XIX, que con larga levita y sombrero de copa gris, guía su *mail-coach* y se exhibe al asistir en los hipódromos a las carreras de caballos.

* * *

Llega su empresa a España, y la Wagon-Lits establece su primera oficina en lo más céntrico del Madrid de entonces, en la casa número 14 de la Puerta del Sol, y al frente de ella el inglés Patterson. El primer servicio, de acuerdo con la "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España", se realiza en el exprés de Madrid a Irún. Es un servicio diario, que tiene lugar utilizando los coches números 72 y 73, que eran los dos últimos de una serie de catorce construidos en 1878, ya rodando en Francia. Son coches de tres ejes, a los que luego se añadieron otros, en abril de 1883, para formar parte del exprés de Madrid a Sevilla, y en 1884 del Madrid a Barcelona, con intervención en estos casos de la Compañía de M. Z. A. Estos servicios de Sevilla y Barcelona no tuvieron al principio mucho éxito, el aprovechamiento de los coches era escaso y llegó un momento en que

tuvieron que ser suspendidos. Al reanudarse, ya los coches eran de los largos, montados sobre *bogies*. Así, cuando se establece el *sud-exprés*, en 1887, los vehículos son de los grandes.

Circuló por primera vez este tren, de París a Madrid y Lisboa, el 4 de noviembre de 1887, y sus coches eran una manifestación del lujo que en todo ponía la Compañía de coches camas, y su recorrido, a través de tres naciones no era sino la reducción de un plan muy ambicioso que Nagelmackers concebía con trenes a través de toda Europa.

* * *

Y no tuvieron que pasar muchos años para que dentro de España los coches camas entraran a formar parte de la composición de los trenes rápidos de varias líneas. Nos llegaban, por lo general, después de ser utilizados en otros países, y aquí, con un cambio en el rodaje, podían ponerse en servicio. Lo que son hoy está a la vista, como lo están los coches restaurantes, donde comidas y desayunos nos hacen soportar y resultar gratos los largos y aun cortos recorridos. ¡Qué diferencia entre esta comodidad de hacer los viajes con aquéllos del comienzo ferroviario, cuando eran las fondas de las estaciones en aquellas en las que podían alimentarse los viajeros! Parada y fonda, era el grito que los agentes de las estaciones daban para anunciar a los viajeros de un tren que llegaba, que podían apagar su apetito con una comida caliente...