

EL TREN TURÍSTICO FELIPE II INICIA SUS VIAJES A EL ESCORIAL

Viaje al centro del imperio

JULIA SOLA LANDERO.

Desde el pasado 8 de julio, a las 10:20 h. de la mañana, un convoy formado por cuatro coches de viajeros de los años cuarenta y una locomotora fabricada en 1964, sale desde la estación de Príncipe Pío de Madrid con destino a El Escorial. A bordo, personajes vestidos de época rememoran al mismísimo “Rey Prudente” e invitan al pasajero a emprender un ameno viaje a la historia del Real Sitio.

Es el Tren Turístico Felipe II, un proyecto impulsado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), con la colaboración de Patrimonio Nacional, la Comunidad de Madrid, y los ayuntamientos de El Escorial y San Lorenzo de El Escorial, que será operado por la empresa de transportes ALSA. Es el primer tren de viajeros y con carácter turístico que, gestionado por un operador privado, circula en España sobre la Red Ferroviaria de Interés General, lo que supone una importante novedad en la historia ferroviaria española de al menos estos últimos 75 años.

El Felipe II viaja a una velocidad promedio de casi 100 kilómetros/hora y alcanza la estación de El Escorial en apenas unos 50 minutos. Desde allí, un autobús de la compañía ALSA traslada a los viajeros al Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial, donde los viajeros tienen oportunidad de conocer la historia del Monasterio –considerado la octava maravilla del mundo y símbolo de la grandeza del imperio español– asistiendo a una versión teatralizada y narrada por un “emisario real” de Felipe II, fiel conocedor, por tanto, de todos los secretos del noble edificio.

Para hacer posible este proyecto cultural, la FFE y ALSA firmaron en 2016 varios acuerdos para concretar la puesta en marcha y explotación del tren histórico. Entre ellos, la FFE puso a disposición de la empresa de transportes los cuatro coches de viajeros de su propiedad que forman parte del convoy. Se trata de vehículos fabricados en la década de los cuarenta del siglo pasado, de la serie 5000/6000 que permanecían parados des-

de 2012 y que formaron parte de la primera generación de coches metálicos de Renfe.

Durante más de 30 años fueron los vehículos que más viajeros transportaron en España. Su origen coincide con la creación de Renfe, en 1941, momento en el que la nueva entidad ferroviaria necesitaba urgentemente material remolcado, en especial coches de viajeros (en aquel momento disponía de 1.139 vehículos de largo recorrido con caja de madera y sólo un centenar de coches metálicos). Para paliar la situación y descartada la posibilidad de importar material desde una Europa en guerra, Renfe encargó a la oficina de Unificación del Material Móvil el proyecto de un coche metálico que debía ser lo más ligero posible y ajustado a la economía de subsistencia que entonces había en España. Tanta era la urgencia, que no llegó a hacerse un prototipo del diseño y se pasó directamente a su desarrollo, de forma que las primeras unidades aparecieron en 1946 (se llegaron a construir 759 unidades hasta los años 50).

A pesar de haber nacido en plena postguerra y con recursos económicos casi de subsistencia, aquellos coches introdujeron notables mejoras y fueron destinados a los trenes de mayor categoría (expresos y rápidos). Cada coche disponía de dos aseos con agua fría y caliente que, al igual que la calefacción, funcionaba a vapor. Había radiadores bajo los asientos de los departamentos que los viajeros los podían regular a voluntad mediante un mando situado junto a la ventana, y también se instalaron en los pasillos, embutidos en la estructura interior.

Las unidades destinadas a la primera clase representaron en aquel momento el máximo confort alcan-

zado en España. Disponían de 7 departamentos muy amplios de 6 plazas cada uno, con butacas forradas de paño y paredes revestidas de madera. Los de 2ª clase tenían 8 departamentos de 8 plazas cada uno y los de tercera (clase vigente hasta 1968, año en el que comenzó su desaparición en España), 9 departamentos con 10 plazas cada uno.

Entrados los años 80, coincidiendo con la campaña de modernización del material rodante de Renfe, los esforzados 5000 y 6000 fueron encontrando otros destinos. Más de un centenar de ellos, fueron modernizados en el Taller Central de Reparaciones de Vilanova i la Geltrú y posteriormente vendidos a Cuba. Otros, pasaron a formar parte de los servicios técnicos de Renfe; algunos de la serie 6000 fueron convertidos en coches-salón; y otros, prestan servicios turísticos, como los de la línea Lleida-Pobla de Segur, remolcados por la locomotora a vapor La Garrafeta. De hecho, los del Felipe II, también formaron parte del Tren Turístico Camino de Santiago, que hace su ruta entre Palencia y Frómista, y fueron arrastrados por la legendaria locomotora de vapor *La Verraco* (1887). Su puesta a punto para la nueva andadura se ha llevado a cabo con la colaboración de la Asociación Venteña Amigos del Ferrocarril (Venta de Baños, Palencia); en los Talleres Celada, en León, y en los Talleres Requena, en Madrid.

Segunda oportunidad

La locomotora que ahora vuelve a viajar a través de la sierra de Guadarrama también estaba en desuso. Se trata de una potente máquina diésel-eléctrica ALCO que conformaría la serie 2100 de Renfe, fabricada en los años

sesenta y adquirida por ALSA, quien la ha devuelto a las vías para vivir una segunda oportunidad. En sus buenos tiempos, estas robustas e incansables locomotoras viajaron por Castilla, Madrid, Extremadura, Andalucía, Galicia y Asturias.

La historia de esta vieja máquina arranca en 1962, cuando la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, durante el proceso de dieselización de las líneas españolas para eliminar las locomotoras de vapor que estaban en circulación, convocó un concurso internacional para comprar 60 locomotoras diésel de uso mixto, con la potencia suficiente para remolcar tanto coches de viajeros como los pesados trenes de mercancías. La convocatoria, a la que se presentaron los principales compañías del mundo, fue ganada por la empresa norteamericana American Locomotive Company (ALCO), la mayor constructora de locomotoras del mundo (récord avalado por las más de 90.000 unidades construidas en sus factorías), y con probada experiencia; de hecho, en 1924 fue la primera compañía en producir, en consorcio con General Electric, una locomotora diésel-eléctrica con éxito comercial.

El diseño ganador del concurso fue una exitosa adaptación específica del modelo DL-500 a las necesidades de explotación españolas: una variante que incorporaba dos amplias cabinas gemelas, situadas en los extremos de la locomotora, que sustituían a los angostos puestos de conducción habituales. Una distribución que no existe en el ferrocarril norteamericano, y que sin embargo, y dada su versatilidad, fue empleada posteriormente por otros países. El modelo DL-500 adaptado para España se denominaría DL-500S (S, de Spain).

Se trata de una máquina mixta diésel-eléctrica que funciona como un generador diésel que suministra energía eléctrica a los motores situados en los ejes, con 2180 caballos de potencia y capaz de circular a 120 km/h. Su diseño está basado en el "World Locomotive" de ALCO, sistema de probada eficiencia en toda Europa, América, India y Australia desde 1925. De hecho, la simplicidad y economía de su construcción, y su alta fiabilidad, han hecho que la tracción eléctrica que incorpora, haya sido el estándar en los ferrocarriles de todo el mundo.

Ocho de ellas fueron fabricadas en la planta de ALCO en Estados Unidos y llegaron al puerto de Sestao en enero de 1965 y otras 52 fueron fabricadas por la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, S.A, licenciataria de ALCO en España, que derivó la orden a CAF y a La Naval. Finalmente, y dado el buen comportamiento de estas máquinas, en 1967 España compró a ALCO otras 20 unidades más, que fueron construidas por Euskalduna en su factoría de Villaverde Bajo (Madrid).

A día de hoy, la mayoría de aquellas robustas locomotoras, punteras en su época, han sido desguazadas, algunas fueron vendidas en su día a operadores de Argentina, y otras aún funcionan para la conservación de las vías o, como en el caso del Felipe II, para viajar al pasado. ■

Más información para viajar

El Tren de Felipe II parte desde la estación madrileña de Príncipe Pío a las 10:20 h., de martes a domingo, y regresa por la tarde desde El Escorial (horario variable según el mes, a consultar en la web <https://www.trendefelipe.com>).

El viajero puede elegir entre varias modalidades de visita al Real Sitio: una que incluye la recepción y grupo de animación en la estación Príncipe Pío y durante todo el viaje, y el traslado en autobús entre la estación de El Escorial y el casco urbano de San Lorenzo de El Escorial. Esta modalidad, denominada "Imperial", incluye una visita guiada al Real Monasterio de S. Lorenzo de El Escorial y al casco histórico de San Lorenzo de El Escorial.

La otra modalidad, denominada "Leyendas Reales", incluye, además de la recepción y grupo de animación en la estación de Príncipe Pío y durante el viaje, una bienvenida con personajes de época y recorrido panorámico en autobús por el Bosque de Felipe II. Además, una visita guiada teatralizada por los Jardines de la Casita del Infante, miradores del Monasterio, Jardines del Fraile, Patio de Reyes, Basílica del Real Sitio y conjunto histórico de San Lorenzo de Escorial.

Para los que prefieran acceder por cuenta propia a la oferta cultural del Real Sitio, podrán optar por el recorrido más sencillo, el denominado "Travesía".

Hay además la posibilidad de viajar en grupo con tarifas especiales. Para más información, consultar en el enlace web antes citado.