

Un tren muy disputado

JULIA SOLA LANDERO

Un accidentado acto inaugural presidido por la Reina Isabel II y celebrado los días 10 y 12 de diciembre de 1866, abrió oficialmente un ferrocarril estratégico para el transporte nacional: la línea Ciudad Real-Badajoz, que unía el centro peninsular con Lisboa. Desde entonces han transcurrido 150 años y, para celebrar el aniversario, el tren histórico Prestige —una joya ferroviaria formada por coches restaurante que guarda el Museo del Ferrocarril de Madrid— ha realizado durante el mes de diciembre, un itinerario conmemorativo organizado en siete viajes desde Madrid hacia Extremadura.

El proyecto de esta línea comenzó a gestarse a mediados del siglo XIX, época de fervor ferroviario en la que toda Europa pugnaba por llevar el tren a lo largo y ancho de su territorio. Desde muy pronto, Extremadura se sumó a aquel afán que también cundía en el resto de España. El objetivo era modernizar las comunicaciones terrestres existentes en la región —un conjunto de caminos carreteros por donde circulaban lentísimas diligencias—, y conseguir el enorme impulso económico que llevaba el tren a las regiones por donde pasaba.

Extremadura quería ser el gozne que uniera el noroeste peninsular con los puertos andaluces y que conectara Madrid con Portugal. Para ello, era preciso establecer dos trazados ferroviarios: uno que discurriera de norte a sur a lo largo de la frontera portuguesa para conectar el noroeste peninsular con los puertos de Sevilla, Cádiz y Huelva; y otro de este a oeste, dado que era una prioridad nacional unir Madrid con Lisboa. Estábamos, por tanto, ante una estrategia de nación que trascendía los intereses de la región extremeña: la de completar las conexiones entre Madrid, Castilla-La Mancha, Andalucía, Castilla-León y Portugal.

Polémica

La batalla, sin embargo, se producirá en Extremadura, y tanto Cáceres como Badajoz librarán una guerra de intereses para que el trazado pase por sus respectivas provincias. Había que decidir entre un ferrocarril del Tajo o un ferrocarril del Guadiana. Tras unos años durante los que se barajaron distintas alternativas, ganó la propuesta de alcanzar Badajoz a través del valle del Guadiana, frente al trazado —más corto— que defendían los diputados por Cáceres y que hubiera discurrido por el valle del Tajo atravesando tierras de esa provincia.

El asunto provocó una agria polémica entre representantes de ambas provincias, pero sea como fuere, ganó la alternativa pacense y en 1855 España y Portugal firmaron un acuerdo por el que el país vecino construiría la línea entre Lisboa y la ciudad fronteriza de Elvas, mientras que España la continuaría hasta Ciudad Real, donde enlazaría con Madrid. Cinco años después, el 19 de marzo de 1860, se puso la primera piedra de la estación de Badajoz —primera estación de trenes construida en Extremadura—. Sin embargo, la primera locomotora a vapor que vio llegar la flamante estación vino no de tierras manchegas, sino de tierras lusas. Día señalado, sin duda, aquel 28 de junio de 1863 en el que

Viaje al pasado

El Tren Prestige, guardado en el Museo del Ferrocarril de Madrid, conserva su decoración original de los años 20, pero tras su rehabilitación, también puede atender a viajeros del siglo XXI sin merma de su confort. Perteneciente a la Fundación de Ferrocarriles Españoles desde que en 1999 Renfe le cediera la subserie de vagones completa, el Museo lo gestiona y comercializa para realizar viajes turísticos por distintas comunidades autónomas.

Con capacidad para 184 pasajeros, el Prestige está formado por cinco lujosos coches-restaurante fabricados en Inglaterra, Francia y España para la mítica Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) entre 1926 y 1930.

Fue en 1988, después de que dejaran de circular, cuando Renfe compró a la CIWL los cinco coches restaurante con la intención de adaptarlos para componer un tren de época destinado a viajes chárter de lujo. La adaptación de aquellos primitivos coches se realizó en 1991 en los propios talleres de la CIWL en Irún. Junto con su rehabilitación, se modernizaron sus instalaciones –electricidad, climatización, megafonía– para mejorar sus prestaciones y su comodidad, pero conservando el encanto de su inconfundible decoración de los años veinte. Una laboriosa intervención que obligó al desmontaje del interior de los coches y con la que se instaló en cada uno de ellos una cocina totalmente equipada.

Estos son los cinco coches que componen el Prestige:

► **El numerado como WR 3566**, construido en 1930 por la Sociedad Española de Construcción Naval en los astilleros del Nervión, con sede en Sestao. Este modelo forma parte de una serie de coches-cama y restaurante diseñados expresamente para circular por la sinuosa orografía española, por lo que se construyeron algo más cortos. Con capacidad para 36 plazas distribuidas en dos salones, su interior está decorado con maderas nobles y motivos florales art déco. Dejó de circular en los primeros años de la década de los ochenta.

► **El numerado como WP 4067**, fabricado en 1926 por la empresa The Leeds Forge Co. Ltd. en la ciudad británica de Leeds, pertenece a los coches-salón Pullman que daban servicio a los trenes de lujo diurnos de la CIWL en las líneas Calais Vichy, Milán Cannes y Milán Venecia, cuyo auge comenzó a declinar a partir de la crisis de 1929. En 1937 comenzó su transformación en coches restaurante con 41 plazas., y en 1964 cuatro de ellos comenzaron a circular en España dando servicio a varios trenes expresos, también hasta los años ochenta.

► **El numerado como WR 3580**, salió de la fábrica de la compañía francesa Entreprises Industrielles Charentaises, en Aytré (La Rochelle). Primero con sus 42 plazas originales distribuidas en dos salones y después con 24 plazas, tras el desmontaje de uno de los salones y su transformación en barra de bar, prestó servicio en RENFE hasta 1982.

► **El numerado como WP 2746**, fue construido en 1926 en la ciudad francesa de Lunéville por la Société Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich. Concebido también para dar servicio al tren de Lujo Sud Expresso, que circulaba en España de noche y hacía el trayecto francés entre Hendaya y París de día, también sucumbió a la decadencia que trajo la crisis de 1929. Su segunda oportunidad tuvo lugar en España entre 1949 y 1953, cuando fueron transformados en coches restaurante con una capacidad para 52 plazas, luciendo también una elegante decoración art déco. Fueron retirados paulatinamente del servicio entre 1976 y 1977.

Para conmemorar el 150 aniversario de la línea Ciudad Real-Badajoz, además de los actos organizados por la Asociación Extremeña de Amigos del Ferrocarril, que han incluido exposiciones, publicaciones, seminarios, cine, viajes y visitas, el Prestige, junto con el coche salón Renfe ZZ1102 –procedente de la transformación de un Pullman de 1928, ha salido de su apacible estancia museística para realizar varios viajes especiales– entre el 2 y el 8 de diciembre pasado –por Castilla-la Mancha y Extremadura-Cáceres, Mérida, Plasencia, Badajoz, Monfragüe, etc.–. De carácter gastronómico y turístico, en sus vagones, además de vivir un paseo nostálgico por los ya remotos años veinte, los viajeros pudieron realizar degustaciones y visitas guiadas a instalaciones ferroviarias.

los habitantes de Badajoz celebraron la llegada del enorme artefacto que anunciaba una nueva era.

La encargada de construir el tramo español que ahora celebra aniversario fue la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz (C.R.B.), constituida mayoritariamente con capital francés en 1861 y adjudicataria de la concesión de la línea, otorgada en diciembre de 1859.

El trazado elegido –337 kilómetros con 52 estaciones–, llegaría hasta Portugal a través de Badajoz y, por el lado de Ciudad Real, enlazaría con ferrocarriles de la compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A.) que lo unirían con Madrid.

Su ejecución se desarrolló en dos tramos: Ciudad Real-Mérida y Mérida-Badajoz, ambos con un plazo de ejecución de cinco años. Las obras comenzaron en 1861 y, gracias a la suave topografía del recorrido, el avance de los trabajos fue rápido. El 21 de agosto de 1865 entraba en servicio el tramo Mérida-Magacela; el 17 de marzo de 1866, Magacela-Castuera, y el 30 de julio, Castuera-Almorchón, que ya estaba unido con Ciudad Real a través de Veredas y Puertollano. La línea completa se puso en servicio el 23 de noviembre de 1866 ante la presencia de una nutrida representación gubernamental. Sin embargo, la inauguración oficial –un viaje de Estado de gran gala– presidido por la Reina Isabel II, llegaría tres semanas después.

Mal comienzo

El viaje inaugural de la anhelada línea empezó con mal pie. La expedición, que seguiría después viaje a Lisboa, se prolongaría dos días con la idea de que el séquito real, encabezado por el presidente del gobierno, general Narváez, pudiera realizar paradas intermedias y saludar a los ciudadanos que se agolpaban en las estaciones al paso del tren.

Pero la jubilosa celebración que se preveía no fue tal. El tren salió de Madrid la noche del 10 de diciembre de 1866. A las puertas del invierno y en la gélida madrugada del 11 de diciembre, probablemente la densa niebla que rodeaba a la estación de Daimiel, provocó que la máquina exploradora de la expedición entrara en la estación sin detenerse y atropellara a la muchedumbre que se agolpaba para ver a la real comitiva. El accidente provocó cinco muertos, decenas de heridos y una enorme consternación en toda España.

Tras el inevitable desconcierto, la comitiva real continuó su ruta al día siguiente y arribó a Badajoz la tarde del día 12 de diciembre. La llegada no pudo ser más celebrada: 21 cañonazos, jubiloso repique de todas las campanas de la ciudad, calles engalanadas con arcos de romero y farolillos, y una muchedumbre entusiasta que aclamó a la reina y a su real familia, tanto en la flamante estación de tren como en el trayecto hasta el palacio del Ayuntamiento, desde donde realizaría una vi-

sita a la capital pacense antes de continuar viaje hacia Lisboa.

Días después, la línea operaba con normalidad y el servicio de trenes comenzó a funcionar con dos trayectos diarios: un tren correo que salía de Badajoz a las 5 de la mañana y llegaba a Ciudad Real nueve horas después; y un tren ómnibus que partía a las 8 horas y llegaba a Ciudad Real a las 20 horas. En sentido inverso llegaban a Badajoz desde Ciudad Real sendos trenes a las 15 y a las 20 horas.

Pero las dificultades económicas no tardaron en aparecer, dado que el escaso tráfico que generaba la línea distaba mucho de compensar los costes que su construcción generó a la C.R.B., compañía pequeña y de vida corta. A pesar de sus estrecheces, o precisamente como remedio para remontar económicamente, la compañía construyó en 1868 un estratégico ramal entre la localidad pacense de Almorchón y la cordobesa de Bélmez, a donde llegaba otra línea procedente de Córdoba, lo que abría el paso hacia Andalucía. Sin embargo, este nuevo servicio no sólo no aumentó los beneficios de la compañía, sino que supuso un nuevo lastre en su cuenta de resultados, que la llevó a la suspensión de pagos.

Pasada la década más cruda de su crisis económica y con el objetivo de controlar el viaje directo entre Madrid y Badajoz-Portugal, la compañía obtuvo en 1876 la concesión de un ramal de 170 kilómetros hasta Madrid independiente del tramo Madrid-Manzanares-Ciudad Real gestionado por la compañía M.Z.A., que pasando por la localidad alcarreña de Malagón, la toledana de Mora y muy cerca de Toledo, acortaba la distancia

entre Lisboa y Madrid en casi 100 kilómetros (de 882 a 789 km).

Las obras del nuevo tramo, con viaductos que salvan los ríos Manzanares, Algodor y Guadiana a su paso por la provincia de Ciudad Real, se hicieron con tanta rapidez que terminaron en 1879, 14 meses después de haberse iniciado.

Ese mismo año la compañía realizó la ampliación del apeadero que tenía en Madrid en la estación de Delicias. Señal inequívoca de que las mayores dificultades económicas de la compañía ya se habían superado. Sin embargo, los contactos con la compañía M.Z.A para repartir el tráfico hacia Badajoz y Portugal, finalmente desembocaron en la absorción de C.R.B. por parte de M.Z.A.

Decadencia

Nunca los tiempos fueron demasiado buenos para la línea. Pero ésta entró en franca decadencia a partir de la década de 1940, sobre todo en lo referente al transporte de viajeros, a partir de la entrada en servicio, en julio de 1943, del Lusitania Expreso entre Madrid y Lisboa, tren-hotel de lujo que estuvo en servicio hasta 1995, año en que el servicio comenzó a prestarse por el Tren Hotel Lusitania, que aún hoy viaja de noche hasta la capital lusa desde la estación Madrid-Chamartín.

En 1969 salió, desde Madrid-Delicias, el último tren de viajeros hacia Badajoz: un expreso arrastrado por una de las legendarias locomotoras “ye-yé”. A partir de entonces, los trenes fueron trasladados a la estación de Madrid-Atocha, desde donde ha seguido prestando servicio hasta la actualidad. ■