

# Lujo sobre raíles

El Centro Histórico de Estudios del Ferrocarril Español restaura el antiguo coche-salón del tren Ruta de la Plata con la esperanza de destinarlo al turismo si se reabre la línea

## Marisol López

La hoy desvencijada línea férrea de la Vía de la Plata tuvo un pasado de esplendor del que aún quedan mudos testigos. El Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español acaba de rescatar del abandono y del olvido a uno de esos protagonistas, el antiguo coche-salón de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España que fue la encargada de la explotación de la línea hasta 1941, cuando se creó la Renfe. Maderas nobles, exquisitos detalles de cerrajería y confortables butacas han sido recuperados a través de un minucioso proceso en los talleres que el Centro posee en Valencia. Trasladado en un camión especial hasta León, una de las ciudades que en su día lo vio pasar enganchado a las antiguas locomotoras por la vía hoy en desuso, espera un nuevo destino que podría llevarlo, por qué no, hasta Zamora. Sólo hace falta la iniciativa.

**El vagón es una pieza única y peculiar, con un salón en cada extremo, construido con maderas nobles**

El coche-salón fue encargado por la primitiva adjudicataria, la compañía de Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal (MCP) en 1927. Durante su construcción por la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao (Vizcaya) se produjo la fusión que daría lugar a la Compañía del Oeste, pese a lo cual, el vagón conserva en los laterales de las cajas de grasa de sus ejes las siglas MCP, las de la empresa que encargó su realización. Aquel lujo sobre raíles, denominado S-3, comenzó su singladura en 1929 y se mantuvo en servicio hasta los años sesenta. El ahora restaurado tuvo un hermano gemelo, el S-4 del que se desconoce su estado y paradero.

Eran estos coches los destinados al viaje de directivos de la empresa y de autoridades que recorrían la Vía de la Plata. Su distribución es peculiar: la mayoría de los vagones con funciones similares disponían de un salón mientras en el resto del espacio se ubicaban otros servicios como departamentos, cocina y despensa. «El S-3 dispone de dos salones en ambos extremos y unos grandes ventanales. Así, cualquiera que sea el sentido de la marcha, sus ocupantes siempre ven el paisaje al final del tren», explica Carlos Guasch, vicepresidente del Centro de Estudios del Ferrocarril.

Hasta que fue rescatado por este organismo, el coche-salón permaneció en unas dependencias de las cercanías de Madrid. Allí fue localizado por los responsables de la asociación, que posee un am-



Trabajos de restauración en las instalaciones del Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril en Valencia



Detalle del pasamanos en el interior del vagón destinado a autoridades



Sobre estas líneas, el coche-salón es transportado en un camión especial por carretera desde Valencia a León, donde recibe los últimos retoques antes de quedar listo para nuevos servicios. A la derecha, pasillo interior del coche.



plio bagaje en el rescate del patrimonio ferroviario español. La restauración ha durado dos años y ha permitido devolver al vehículo todo su primitivo esplendor. Por to-

das sus características y por la historia que acumulan sus recuperados ejes, el S-4 «es una pieza única». Tras unos ajustes que restan por hacer en León, el vagón que-

dará listo para volver a pisar los caminos de hierro. La intención de sus rescatadores es que, como ha ocurrido con otras piezas, el S-3 se incorpore a un tren turístico.

El ideal, tal vez lo utópico, es que vuelva a recorrer los mismos paisajes del oeste. El Centro Histórico de Estudios del Ferrocarril tiene en cartera la restauración de otros vehículos de la Ruta de la Plata y que, durante décadas, atravesaron tierras zamoranas, de norte a sur. El presidente del Centro de Estudios, Ricardo Oliver, se muestra muy satisfecho del resultado del coche-salón y no descarta que nuevas labores de recuperación se lleven a cabo de inmediato.

El organismo desarrolla conjuntamente con la Compañía General de Ferrocarriles Turísticos (junto a ayuntamientos y otras administraciones implicadas) proyectos de ferrocarriles turísticos formados con material históricos. La citada Compañía contempla con gran interés el caso zamorano, dado que la provincia cuenta con numerosos tramos que podrían conservarse y ser aprovechados para la introducción de trenes de tipo histórico-turístico en beneficio de la dinamización social y económica del territorio.

Sobre la iniciativa para que se construya una línea de nueva factura en la Vía de la Plata, Carlos Guasch cree que «se trataría de una buena oportunidad para el territorio, pero si se parte de cero, ¿qué pasaría con la antigua línea que aún se conserva en alguno de sus tramos y que puede ser perfectamente reutilizable con otros fines como el turístico?».

**La asociación histórica considera un error levantar los raíles para hacer vías verdes**

Guasch estima que los trámites que deberían realizarse para su recuperación (la vía está desafectada y levantada en algún punto) no son obstáculos insalvables. A lo que se opone es al proyecto de convertir parte del trayecto en «vía verde» «porque eso implicaría la desaparición de la vía. No se puede permitir que se levante ni un solo kilómetro de raíl. Allí donde se conserve, que se mantenga».

El transporte de viajeros de la Vía de la Plata fue suspendido por decisión gubernamental en 1985 a pesar de que no existía otra alternativa más que la de la carretera nacional, obsoleta y peligrosa en muchos de sus tramos. El tren de la Plata penas había cumplido un siglo de vida. Su puesta en marcha había arrancado en 1882 y pronto se convirtió en una de las líneas principales. Diez años después del cierre a viajeros, en 1995, se clausuró también para mercancías. Hoy dormita a la espera de una decisión política que la recobre para la vida activa, como ha ocurrido con el espléndido S-3.