



Un emblema que ha recorrido todos los caminos de Europa.

Para el hombre de negocios,
el desplazamiento en coche-cama
es sin duda alguna
el más rentable
dentro del ámbito ferroviario.
Eso de no perder tiempo
y llegar despejado,
lavado, afeitado
y, como si dijéramos,
con la raya del pantalón a punto,
le otorga al viaje en coche-cama
una utilidad difícilmente sustituible.
Desde luego, hay otras maneras
más rápidas de viajar,
pero no se trata de eso.
Se trata de mantener
un viejo sentido de la elegancia
y la confortabilidad
y que, al mismo tiempo,
no se pierdan respetables
márgenes prácticos
que enjungen la comercialidad
del desplazamiento.

**HACE CIEN AÑOS
SURGIO EN EUROPA.**

- **CON UN GERUNDIO
SE HA COMPUESTO
EL MAS FAMOSO
"SLOGAN" FERROVIARIO:
"VIAJE DURMIENDO".**

Cie WAGONS LITS



The **GOLDEN ARROW** ALL PULLMAN TRAIN

DAILY BETWEEN
LONDON CALAIS PARIS

Departs LONDON 10 45am Arrives PARIS 5.40pm
Departs PARIS 12 noon Arrives LONDON 7.15pm

**LA COMPAÑIA INTER-
NACIONAL DE COCHES-
CAMA Y DEL TURISMO**

Por GARCIA DE SORIA

● **LA COMPAÑÍA TIENE EMPLEADAS EN EUROPA ALREDEDOR DE 19.800 PERSONAS, DE LAS CUALES 3.200 CORRESPONDEN A ESPAÑA.**

NAGELMACKERS, VERDADERO INICIADOR EN 1872

Ahora se celebra el centenario de la fundación de la compañía, si bien las actividades de los coches-cama en su rodaje por los caminos europeos —a los que siempre les confirieron un sello de distinción y cosmopolitismo— datan de 1872, año en que Georges Nagelmackers, el pionero, fundó en Bruselas la primera sociedad para "la explotación de coches-cama en los ferrocarriles de Europa".

El capital de la nueva compañía, cuyos estatutos llevan fecha de 4 de diciembre de 1876, era en su nacimiento de cuatro millones de francos belgas (francos de la época) y estaba compuesto por acciones repartidas en el mercado internacional. Uno de los principales accionistas era el Rey Leopoldo II de Bélgica.

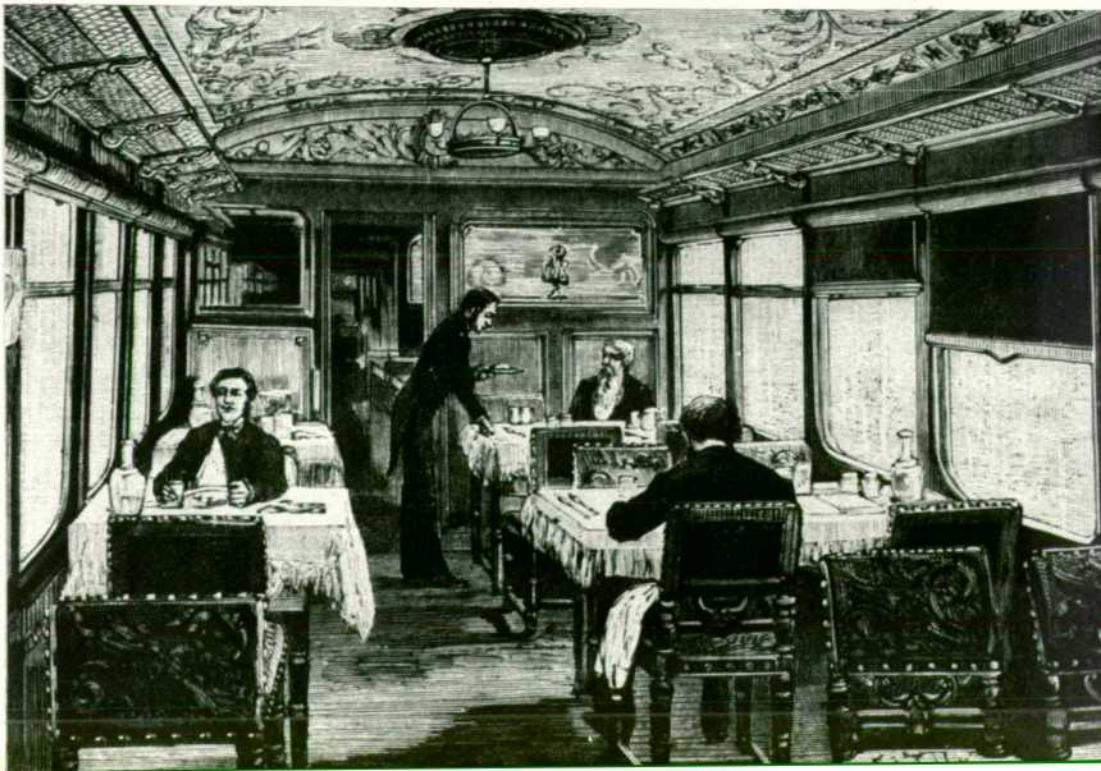
Nagelmackers, que venció en sus primitivas gestiones grandes dificultades, siguió durante varios años al frente de la compañía. Su aportación personal era muy considerable: un parque, una organización y una infraestructura que, cual "dote", conjugaban un patrimonio considerable constituido por 53 coches-cama y una cartera de veintidós acuerdos internacionales que le permitían explotar los servicios regulares entre las estaciones de varias de las mayores ciudades de Europa: París-Berlín, París-Colonia, Ostende-Berlín, Ostende-Colonia, etcétera. Aquellos vehículos revolucionarios ya rodaban también por las líneas de ciertas compañías ferroviarias francesas, como la del París-Orleáns, que puso en circulación coches-cama el 1 de enero de 1876 entre París y Burdeos.

EL AUGE DE LOS GRANDES VIAJES POR FERROCARRIL

A fines de 1876, la nueva organización alcanzó un auge fulgurante, pues la época, por sus características industriales y culturales, era de lo más propicia, con su psicosis de "grandes viajes", el descubrimiento del "confort" ferroviario y, sobre todo, porque este medio de transporte ofrecía mayor rapidez y novedad. El "lanzamiento" de la Costa Azul a finales del siglo XIX por los ingleses de la era victoriana estuvo estrechamente ligado a la necesidad de la puesta en servicio regular entre Calais y Niza de coches-cama, ya muy confortables por entonces. Con el establecimiento del Orient-Express (París-Constantinopla, 5 de junio

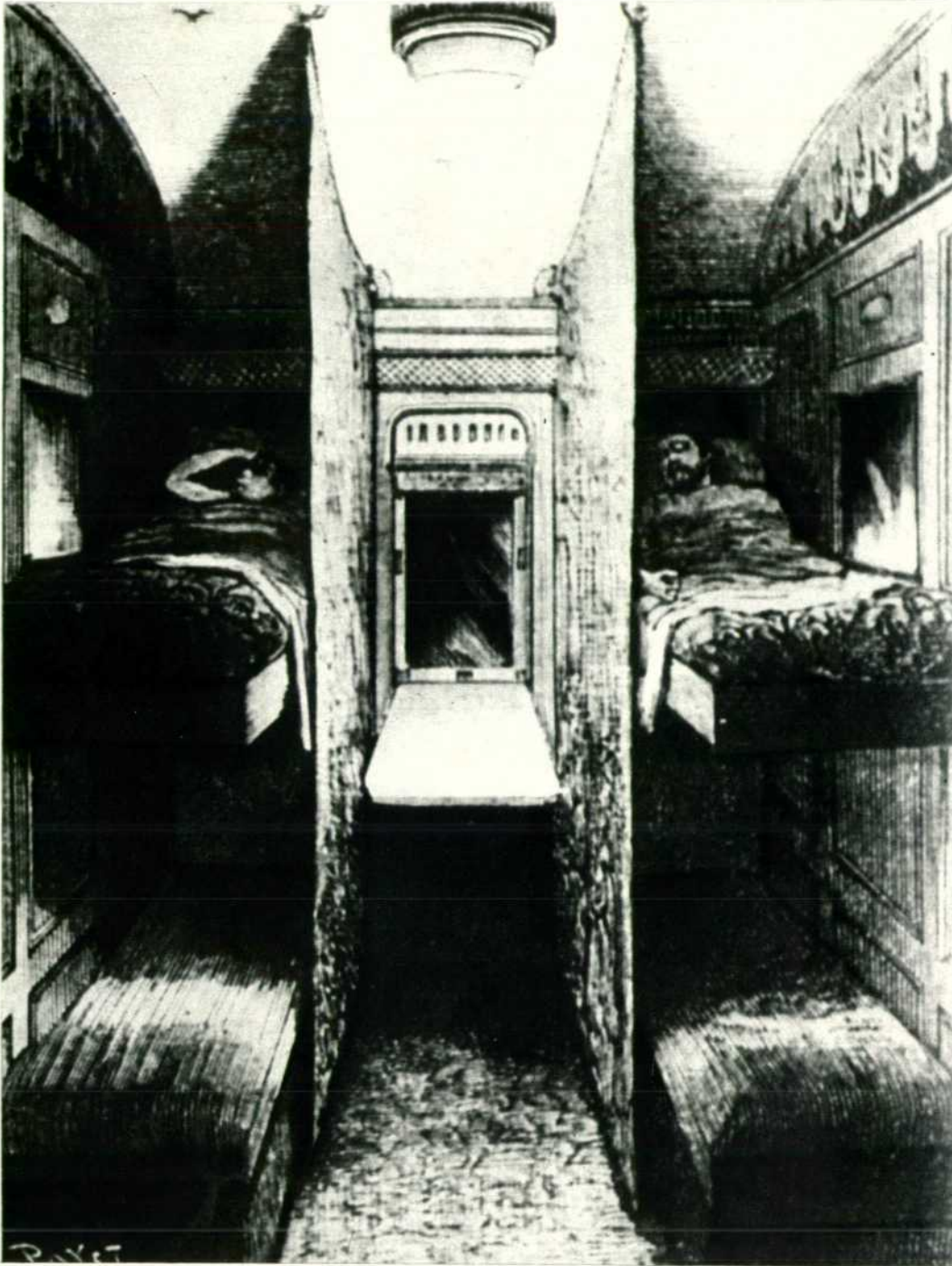


Georges Nagelmackers, de nacionalidad belga, iniciador de los coches-cama en Europa.



Antiguo coche-restaurante de lujo (1883).

Las cabinas de uno de los primitivos "sleeping-car".



de 1883) surgieron, además de los consagrados coches-cama, coches-restaurante, los cuales eliminaron la necesidad de apearse en ruta para proveerse de problemáticos bastimentos y configuraron la fisonomía de la compañía internacional en sus dos dimensiones célebres y principales: la pernoctación y el yantar, todo eso sin dejar de cubrir kilómetros, sin perder tiempo ni abandonar el ritmo de las costumbres inverteradas.

LOS EXPRESOS EUROPEOS

A partir de 1883 comenzó la fase verdadera y sistemáticamente internacional, en que los tentáculos lujosos de la compañía alcanzaron progresivamente las principales capitales europeas y las ciudades más significativas de Francia, participando en la estructuración de los grandes expresos, encabezados por el famoso Calais-Niza-Roma-Express (finales de 1883), al que siguieron, dicho a grandes rasgos, el Sud-Express en 1887 (París-Madrid-Lisboa) y el Nord-Express (París-Berlín-San Petersburgo) en 1896. Por otra parte, las actividades de la compañía se extendieron a Asia (participación en el Transiberiano) y África (El Cairo-Luxor y Túnez-Orán) en 1902.

El punto culminante se alcanzó durante esta época de 1896, con la creación —atendiendo la demanda del Presidente de la República Francesa, Félix Faure— de un tren presidencial para el viaje de los Zares rusos a través de Francia. Este mismo tren trasladó posteriormente a numerosos Jefes de Estado.

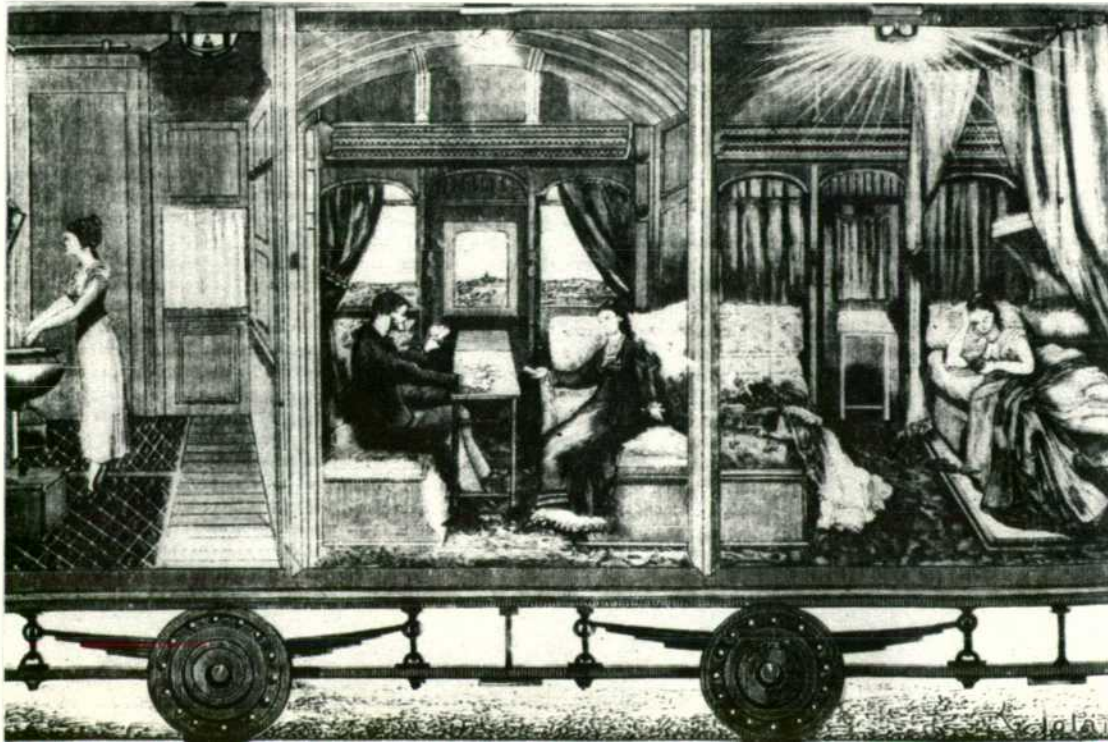
DEL COCHE-CAMA A LA AGENCIA DE VIAJES

Finalizada la primera guerra mundial, la Compañía Internacional de los Coches-Cama y de los Grandes Expresos Europeos, que así se llamaba entonces, comenzó a establecer en varias capitales despachos para la venta de plazas. Estos despachos se convirtieron a la larga en verdaderas agencias de viajes, con implicaciones turísticas de variada índole e intereses en el ramo de la hostelería.

VEINTE MIL QUINIENTAS PERSONAS EN VEINTIUN PAISES

La Compañía Internacional de los Coches-Cama y del Turismo —denominación actual— es una sociedad de derecho belga, con un capital social de 708,4 millones de francos belgas (unos 1.198 millones de pesetas). Tiene empleadas a alrededor

Tríptico del coche-cama número 60, que figuró en la exposición de 1878.



Le Transsibérien

Première grande Excursion de luxe en Russie

ORGANISÉE EN

TRAIN DE LUXE SPÉCIAL

PAR LA

**C^m INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS
ET DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS**

Itinéraire

MOSCOU — NIJNI-NOVGOROD (VISITE DE LA FOIRE) — DESCENTE DU VOLGA EN BATEAU JUSQU'A SAMARA (VISITE DE KAZAN, CAPITALE ANCIENNE DU ROYAUME TARTARE) — TRAVERSEE DE L'OURAL A PARTIR DE SAMARA EN TRAIN DE LUXE, LE TRANSIBÉRIEN, VIA TCHELIABINEK ET TOMSK JUSQU'A KRASNOIARSK ET RETOUR A MOSCOU.

5 Août 24 Août 1898



Cartel de un exótico viaje en "tren de lujo especial", que, por cierto, no se llevó a cabo por falta de viajeros.

● EN ESPAÑA EMPEZARON A FUNCIONAR LOS COCHES-CAMA EL 4 DE DICIEMBRE DE 1880, ENTRE HENDAYA Y MADRID.

de 20.500 personas: 19.800 en Europa, de las cuales 8.300 corresponden a Francia, 3.200 a España y 3.400 a Italia. En lo que se refiere a sus actividades ferroviarias, la compañía está implantada en veintidós países. Es propietaria de 731 coches-cama y 80 coches-restaurante, que alquila en "pool" a las redes ferroviarias, pero explota también vehículos pertenecientes a estas redes, como son 58 coches-cama, 136 coches-restaurante, 51 grill-express y 300 coches-cafetería. Anualmente, la compañía transporta en coches-cama un promedio de 2.700.000 viajeros.

EN ESPAÑA

El comienzo de las actividades de estos "hoteles rodantes" en España data de 1880, exactamente el 4 de diciembre. Los servicios se iniciaron entre Madrid y Hendaya, con dos coches —números 72 y 73—, montados sobre tres ejes y que contenían



● EN 1876, LA COMPAÑIA INTERNACIONAL DE COCHES-CAMA SE PRESENTO COMO LA AUTENTICA HEREDERA DE LA SOCIEDAD FUNDADA POR EL BELGA GEORGES NAGEL-MACKERS, VERDADERO FUNDADOR EN EUROPA DE ESTA MODALIDAD VIAJERA.

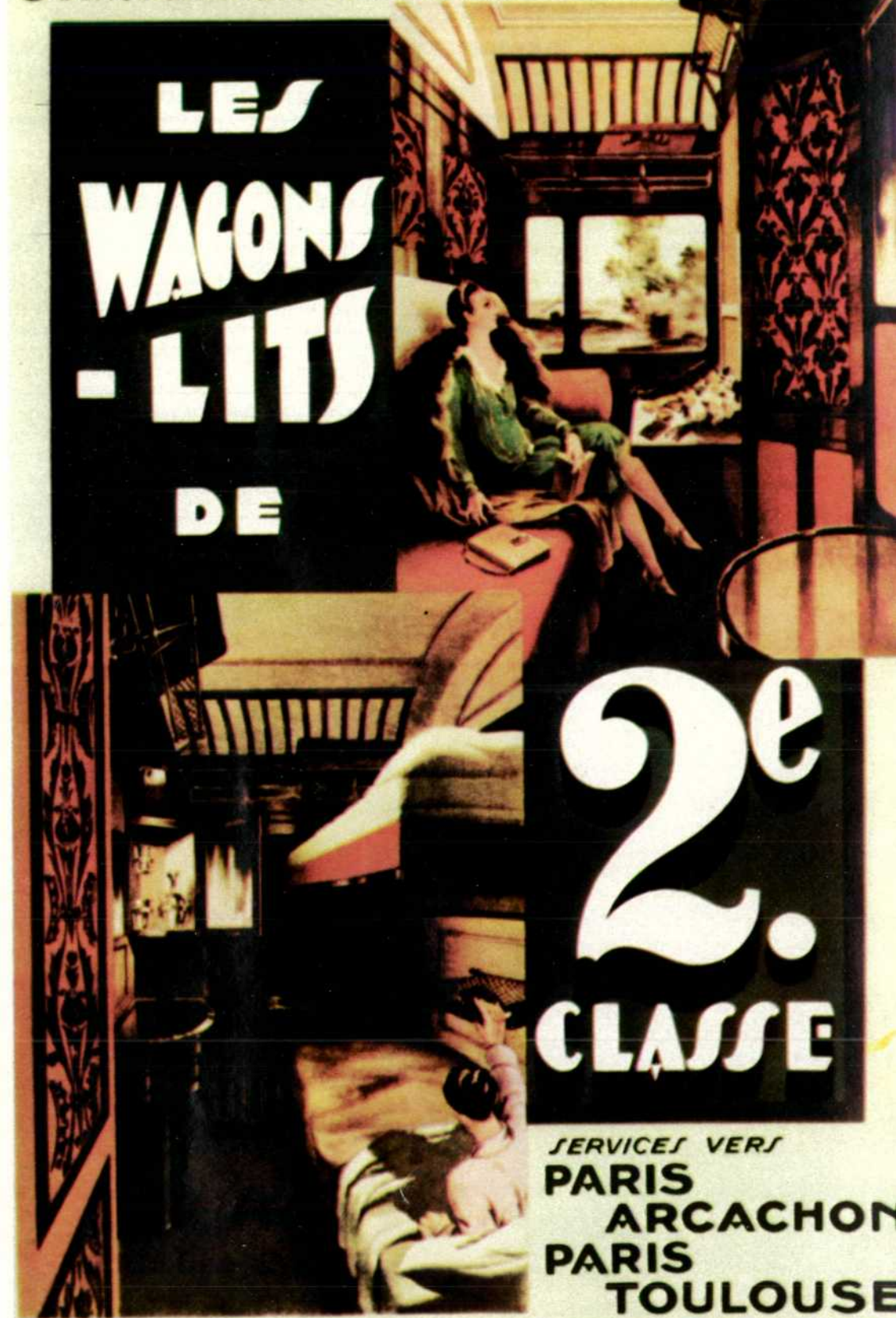
cada uno doce camas distribuidas en dos cabinas de cuatro plazas y otras dos dobles, con dos lavabos en un extremo del pasillo. Llevaban alumbrado de aceite. Su tarea era de 16,9 toneladas y su longitud entre topes de 10,2 metros. Al ponerse en circulación el Surexpreso, en 1887, se adquirieron nuevos coches, también montados sobre tres ejes, con pasillo longitudinal y puentes de intercomunicación. La distribución interior permitía alojar hasta dieciocho viajeros en cabinas de dos y cuatro camas. No había lavabos intermedios, sino solamente uno al extremo del pasillo. En 1891 empezaron a circular los primeros coches-cama montados sobre "bogies", con mayor longitud e igual número de plazas, pero todavía con las plataformas a la intemperie. Sigue la evolución del coche-cama en España —similar a la de otros países—, hasta desembocar en los de ocho cabinas individuales, metálicos, tipo S-3, que circulan por las líneas de RENFE desde 1941, muy apreciados por la suavidad de suspensión y, más modernamente aún, los coches climatizados y dotados de los últimos recursos, aunque ya está en perspectiva el lanzamiento de otro modelo, cuyas características se divulgarán a su debido tiempo.

MIL SETECIENTOS CINCUENTA VIAJEROS EN DIAS-PUNTA

La Compañía Internacional de los Coches-Cama y del Turismo puede poner en circulación en días punta, por vías españolas, 160 vehículos, que transportan cada noche 1.750 viajeros. La disposición radial de las líneas españolas y el tiempo medio para alcanzar las principales ciudades de la costa favorecen notablemente la comodidad y eficacia del desplazamiento en cama.

"Viaje durmiendo" es un feliz gerundio ferroviario. Las ruedas cantan su monótona canción conciliadora. Usted puede encargar por teléfono que le llamen media hora antes o encargar una tónica, o mirar el paisaje desde la postura más cómoda. En cualquier caso, y mientras dure el viaje, usted le tomará cariño a ese brillante e íntimo receptáculo lanzado en la noche sobre raíles y hacia un destino. ■ G. DE S.

C^{ie}. Int^{le}. des WAGONS-LITS



LES
WAGONS
-LITS
DE

2^e
CLASSE

SERVICES VERS
PARIS
ARCACHON
PARIS
TOULOUSE

C^{ie} DES CHEMINS DE FER DU MID

VIA LIBRE agradece las facilidades dadas por don Enrique Jarabo Payá, director en España de la Compañía Internacional de los Coches-Cama y del Turismo, para la confección de este reportaje.



LA LINEA BELGRADO-BAR (YUGOSLAVIA)

UNA DE LAS REALIZACIONES FERROVIARIAS

Los Ferrocarriles Yugoslavos inauguraron solemnemente, bajo la presidencia del mariscal Tito, la línea de Belgrado a Bar, por muchos motivos interesante.

Con orgullo pueden decir los Ferrocarriles Yugoslavos que es la línea completa más importante que se ha construido en Europa en lo que va de siglo. La nueva línea que une Belgrado, al borde del Danubio, con el puerto adriático de Bar tiene que salvar tres divisorias y atraviesa unas zonas geográficas muy difíciles, lo que ha obligado a la construcción de numerosas, costosas e importantes obras de ingeniería con un trazado por parajes naturales de gran belleza.

Con razón la Comunidad de los Ferrocarriles Yugoslavos quiso mostrar esta nueva línea a los altos directivos de los demás ferrocarriles europeos, y a tal fin, organizó en Belgrado la reunión de primavera del Comité de Gerencia de la Unión Internacional de Ferrocarriles. Tal reunión se celebró el pasado día 23 de junio, con asistencia de los directores generales y otros altos directivos de los dieciocho

ferrocarriles que forman parte del Comité, entre ellos RENFE. El último día, un tren especial de los Ferrocarriles Yugoslavos condujo a las personalidades visitantes a lo largo de toda la línea, desde Belgrado hasta el puerto de Bar, en el Adriático.



CERCA de ciento veinte años han sido necesarios para que esta línea férrea haya comenzado el servicio. Por fin, esta primavera, superadas las últimas dificultades financieras y de construcción, la línea —que alguien ha calificado como “la más cara del mundo”— quedó abierta por el Presidente Tito en solemne acto inaugural.

MINERIA Y TURISMO

La nueva línea Belgrado-Bar tiene una longitud de 476 kilómetros y atraviesa regiones de gran importancia minera (con yacimientos de lignito, hierro, antimonio, cinc, cobre y bauxita); además comunica puntos de atracción turística, especialmente invernal, como el macizo de Zlatibor, y acerca a la ribera del Adriático la región de Macedonia y toda la parte central del Estado yugoslavo.

De vía única y electrificada con corriente monofásica de 25.000 voltios, recorre terrenos extraordinariamente accidentados. Para rematar la obra ha habido que perforar 254 túneles (con una longitud total de casi 115 kilómetros), 157 alcantarillas en bóvedas y construir 234 puentes, con más de 14 kilómetros de longitud.

“DIECISEIS MILLONES DE VIAJEROS

La cota más alta que escala su trazado es de 1.032 metros, y tiene pendientes que llegan al 25 por 100. Por término medio, las velocidades que pueden obtener los trenes oscilan entre los 100 y los 125 kilómetros por hora, pero en un tramo determinado llegan a alcanzar los 160 kilómetros. En algunas secciones, sin embargo, la velocidad se reduce a 70 kilómetros por hora.

La Comunidad de los Ferrocarriles Yugoslavos (JZ) acaba de prestar un gran servicio al futuro económico de su país. Los especialistas calculan que la entrada en funcionamiento de la línea permitirá un tráfico anual de unos seis millones de toneladas de mercancías, dos tercios de las cuales corresponderán a importaciones y exportaciones a través del puerto de Bar. En cuanto a viajeros, la estimación se eleva a dieciséis millones de personas.

VIA INTERNACIONAL

Yugoslavia, como se sabe, se encuentra en la encrucijada de las grandes vías internacionales

El puente de Mala Rijeka, una obra de ingeniería sin parangón.