

historia

álbum
históricopiezas
de museoa todo
tren

libros

artes

mi cámara

■ historia



Don Juan Carlos bajando del Lusitania Expreso el 9 de noviembre de 1948 en la estación de Villaverde cuando llegó por primera vez a España para cursar sus estudios secundarios (Fotograma de una película de NODO).

¿Comenzó el reinado de Juan Carlos I en la estación de Delicias?

La entrevista que mantuvieron Juan de Borbón y Battenberg y Francisco Franco en el yate Azor, el 25 de agosto de 1948, en aguas del golfo de Vizcaya, tuvo una notable influencia sobre la evolución política del franquismo. Si el acuerdo allí sellado facilitaría, en efecto, la consolidación de Franco en el poder al hacer inviable una oposición moderada al régimen de El Pardo, y allanaría el camino para su reconocimiento internacional, también hizo posible la restauración monárquica en el largo plazo.

Tanto Luis María Anson, en su biografía sobre don Juan de Borbón -*Don Juan*-, como Paul Preston en la suya sobre su hijo -*Juan Carlos. El Rey de un pueblo*-, coinciden en que la clave fue la decisión pactada para que el príncipe Juan Carlos viniera a España a realizar su educación secundaria. Como es bien conocido, esta circunstancia conllevó una historia ferrovia-

La restauración de la monarquía en España arrancó en el pacto para que el príncipe don Juan Carlos, entonces en el exilio, cursase su educación secundaria en España, lo que generó una historia ferroviaria propia con escenario principal en la estación madrileña de Delicias, hoy sede del Museo del Ferrocarril.

ria propia por cuanto fue a través de este medio de transporte con el que el futuro rey Juan Carlos I entró por primera vez en el país.

La propia dinámica de los acontecimientos determinó, probablemente, que don Juan Carlos, con diez años de edad, llegara por primera vez a España a bordo del Lusitania Expreso. Este era un tren de lujo que circulaba entre la capital portuguesa y la española los lunes, miércoles y viernes; y hacía el recorrido

49 LISBOA A MADRID (POR VALENCIA DE ALCÁNTARA) 49

Baremo de precios en las págs. 4, 5 y 6.

K.	ESTACIONES	6031 Men. 3	1011 Cor. Exp. 1-2-3	2051 Lig. 2-3	1 Lusitania Expreso 1-2	5051 Aut. 2	3003 Trn. 2-3	3011 Trv. 3	6033 2-3	2021 0mn. 1-2-3	5017 Aut. 1-2
443	* LISBOA-ROSSIO X S.	15.25	19.27	21.05	21.05						
246	* Entroncamento X S.	17.22	21.05	23.59	23.59						
246	* Marvão X S.	20.19	23.59	26.53	26.53						
253	* Valencia de Alcántara X S.	21.10	24.04	26.98	26.98						
48	VALENCIA DE A. X LI	22.40	25.34	28.28	28.28						
118	San Vicente de Alcántara.....	22.59	25.53	28.47	28.47						
30	Herrera.....	23.36	26.30	29.24	29.24						
55	Aliseda.....	23.94	26.88	29.82	29.82						
72	* Arroyo de Malpartida X LI	24.29	27.23	30.17	30.17						
91	Pozo Morisco (apt.).....	24.39	27.33	30.27	30.27						
119	Casas de Cáceres.....	25.02	27.96	30.90	30.90						
118	Rio Tago.....	25.32	28.26	31.20	31.20						
118	Cañaveral.....	25.51	28.45	31.39	31.39						
426	Casas de Millán.....	26.40	29.34	32.28	32.28						
132	Mirabel.....	27.29	30.23	33.17	33.17						
450	* Plasencia-Empalme X S.	27.45	30.39	33.33	33.33						
167	Malpartida de Plasencia.....	28.49	31.43	34.37	34.37						
172	La Bazagona T.....	29.23	32.17	35.11	35.11						
191	Casatejada.....	29.57	32.51	35.45	35.45						
203	Navalmoral de la Mata T.....	30.40	33.34	36.28	36.28						
245	San Marcos Talayuela.....	31.05	33.99	36.93	36.93						
225	La Calanda de Oropesa.....	31.33	34.27	37.21	37.21						
238	Oropesa de Toledo.....	32.06	35.00	37.94	37.94						
240	Alcañiz.....	32.22	35.16	38.10	38.10						
252	Calera y Chozas.....	32.92	35.86	38.80	38.80						
263	Talavera de la Reina X LI	33.25	36.19	39.13	39.13						
284	Monteagón.....	33.53	36.47	39.41	39.41						
292	Ullán de Vacas-Cobolla.....	34.23	36.77	39.71	39.71						
295	Erustes.....	34.42	36.96	39.90	39.90						
306	Santa Olalla-Carmena.....	35.12	37.66	40.60	40.60						
317	Torrijos.....	35.57	38.11	41.05	41.05						
324	Rielvas.....	36.12	38.66	41.60	41.60						
331	Villanueva de Toledo.....	36.30	38.84	41.78	41.78						
340	Loranque el Grande (apt.).....	37.31	39.85	42.79	42.79						
340	* Bargas.....	37.53	40.07	43.01	43.01						
346	Cabotías de la Sagra.....	40.06	42.60	45.54	45.54						
353	* Villanueva-Yuncler.....	42.28	44.82	47.76	47.76						
359	Nuñanca de la Sagra.....	44.44	46.98	49.92	49.92						
364	Illescas.....	50.01	52.03	54.05	54.05						
374	Grifón.....	53.85	55.87	57.89	57.89						
379	Humanes de Madrid.....	55.81	57.83	59.85	59.85						
381	Fuenlabrada.....	60.41	62.43	64.45	64.45						
386	Leganés.....	62.20	64.22	66.24	66.24						
397	* Villaverde (Orcasitas).....	63.35	65.37	67.39	67.39						
403	* Madrid (Delicias) X LI	64.45	66.47	68.49	68.49						

Tren 1011 Correo-Expreso, 1.ª y 2.ª Valencia de Alcántara-Madrid los ① y ② y Cáceres-Madrid los ③ y ④.
Tren 3 Lusitania-Expreso, circula los ① y ② por territorio español. 1.ª, 2.ª y 3.ª Lisboa-Madrid los ① y ②; X Lisboa-Abrantes y Navalmoral de la Mata-Madrid.
(1) Entre Grifón y Madrid-Delicias circula además los domingos.

— 116 —

Itinerario del Lusitania Expreso entre Lisboa-Rossio y Madrid-Delicias en 1948 según la *Guía Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal*. Biblioteca Ferroviaria.

inverso los martes, jueves y sábados. En este trayecto partía de Lisboa-Rossio a las 19,27 h. y, tras realizar dieciséis paradas por motivos técnicos y comerciales, rendía viaje en la estación de Delicias a las once en punto de la mañana.

Aunque Preston señala que el conde de Barcelona decidió que, para evitar algún tipo de apoyo monárquico, el Príncipe iniciara su viaje en el nudo ferroviario de Entroncamento, José Luis de Villalonga, en su libro *El Rey*, elaborado a partir de la entrevista que mantuvo con el propio protagonista, dejó claro que fue despedido en la estación de Lisboa-Rossio por sus padres, ante cuyo adiós expresado por el movimiento agitado de las manos apenas pudo contener sus sollozos. Tras esperar que el convoy desapareciera, —añade Villalonga— don Juan, caminando hacia la salida de la estación, le dijo a su mujer: “hoy comienzan nuestras verdaderas preocupaciones”.

MADRID, DIA 10 DE
NOVRE DE 1948. DIARIO ILUS-
TRADO DE IN-
FORMACION
GENERAL

ABC

FUNDADO EN 1903 POR D. TORCUATO LUCA DE TENA



El príncipe D. Juan Carlos, hijo primogénito de S.S. AA. RR. los Condes de Barcelona, que llegó ayer a España para comenzar sus estudios.

Portada del ABC de la edición del 10 de noviembre de 1948 informando de la llegada de príncipe Juan Carlos a Madrid.

En esa ocasión el convoy fue remolcado por una locomotora 1000 de Oeste bajo el mando del duque de Zaragoza, maquinista habitual de Alfonso XIII, y el coche-salón que ocupó el príncipe Juan Carlos fue el Renfe ZZ-1101.

Para Juan Carlos I, según le dijo a Villalonga, aquel fue un viaje marcado por la soledad, “soledad que comienza con el silencio que es necesario saber guardar”, pero también por la obsesión de confirmar si la España que desfilaba ante sus ojos “era la España de la que me hablaba mi padre”. Poco tardó en comprobar que no era así, aunque confiesa que no fue capaz de decirle: “Papá, te equivocas, las cosas ya no son así. Tu España y mi España son dos Españas diferentes”.

Primera llegada

La España del futuro Rey de España comenzó a las 9,48 h de la mañana del 9 de noviembre de 1948 en la estación de Villaverde, cuando el Lusitania Expreso fue detenido para que se bajase porque Franco temió que pudiera producirse algún tipo de manifestación partidaria de la monarquía. De hecho, él mismo recordaba que ese mismo día era enterrado en La Almudena Carlos Méndez, estudiante monárquico muerto en

la cárcel como consecuencia de una paliza recibida de sus guardianes.

El futuro monarca fue recibido por un grupo muy reducido de leales a don Juan, encabezados por José María Oriol Urquijo, hijo de José Luis de Oriol y Urigüen, empresario que hizo posible el Talgo, quien le acogió en su residencia de Las Jarillas, lugar en el que residiría y se educaría durante los siguientes años.

Siguiendo órdenes de Franco, los medios públicos de comunicación difundieron la noticia mediante un escueto teletipo distribuido durante la misma tarde del 9 de noviembre por la agencia *EFE*. Aunque solo contenía los datos más básicos, cometió el error de situar la parada del tren en Fuenlabrada, lo que llevó a una cierta confusión. Aun así, no pudo evitar que *ABC* dedicara toda su portada de la edición del día siguiente al acontecimiento, reproduciendo una foto de don Juan Carlos leyendo un libro, evocación simple del motivo de su llegada, y una nota de apenas cinco líneas en la página siete.

No cabe duda de que, a pesar de que no tuvo de inmediato consecuencia práctica alguna, su llegada hacía verosímil que la organización última del sistema político, todavía pendiente de ser definida, fuera una monarquía restaurada sobre la dinastía de los Borbones.

Las reacciones contrarias no tardaron en producirse ya que, como mencionaba Juan Antonio Pérez Mateos en su ensayo *El Rey que vino del exilio*, los falangistas difundieron unas coplas despectivas hacia la figura del Príncipe, dos de cuyas estrofas se evocaban en el ferrocarril: "A la estación de Delicias / salieron a recibirle / la aristocracia española / el clero y guardias civiles"; y "El maquinista era un duque / marqueses los revisores / y la chica del lavabo / una Roca de Togores".

Tal vez por todo ello, NODO dejó claro que con la llegada de "Juan Carlos de Borbón", ya que omitió su tratamiento regio, se ponía fin a la posibilidad inmediata de restauración monárquica puesto que esta solo se produciría cuando Franco no pudiera seguir ejerciendo la jefatura del Estado, así como seguía pendiente tomar la decisión sobre quién sería el próximo rey. A fin de cuentas, todo se reducía a la lacónica sentencia: "Franco lo ha dispuesto todo".

Aunque sus biógrafos no señalan nada al respecto, no es una especulación gratuita suponer que don Juan y su entorno considerasen un desprecio la forma elegida por Franco para que su hijo entrara en España.

■ Nueva estrategia

Anson señala que, efectivamente, con la sensación de haber tomado una decisión errónea en



El 18 de enero de 1955 Juan Carlos I llegó por segunda vez a España para realizar sus estudios en la Academia Militar de Zaragoza. La foto fue realizada por el fotógrafo "Campúa" para la agencia *EFE*. Fototeca de la Agencia *EFE*.

Estoril, ya que muchos monárquicos interpretaron la llegada de don Juan Carlos como una rendición ante Franco, y con un don Juan abatido, Pedro Sainz Rodríguez tomó el mando. Y lo hizo diseñando una nueva estrategia de largo plazo cuya esencia residía en engañar a Franco para hacer irreversible la restauración y cuyo lema lo halló en el utilizado por los soldados de Cromwel: *Vestigia nulla retrorsum* (ni un paso atrás).

Desde este argumentario, el periodista presenta la carta que don Juan remitió a Franco el 10 de julio de 1951 como una treta magistral. No piensa lo mismo Preston, para quien con dicha epístola dilapidó "años enteros de sacrificio y oposición al régimen sin obtener nada a cambio". Lo cierto es que Franco contestó con tremenda rudeza, rechazando la oferta de negociación y sosteniendo que, ni mucho menos, había decidido que la restauración de la futura corona de España fuese a recaer sobre su dinastía.

Tras tres años sin comunicación, ambos se reunieron el 29 de diciembre de 1954 en la finca extremeña de Las Cabezas, propiedad del conde de Ruiseñeda, monárquico leal a don Juan. La "cumbre", como la define Anson, fue bien relatada por él mismo, y, como en el resto de los casos, sus resultados fueron valorados de manera opuesta. En lo único que coinciden Anson y Preston es en que acordaron que don Juan Carlos continuara sus estudios en la Academia Militar de Zaragoza, lo cual volvería a situar al ferrocarril en el centro de esta historia.

Aunque don Juan Carlos I hizo ver con rotundi-



Don Juan Carlos abandonado la estación de Delicias el 18 de enero de 1955 donde fue recibido por el alcalde de Madrid y el capitán general de la región lo que daba reconocimiento institucional a su llegada. Fototeca de la Agencia EFE.

dad en *El Precio del trono* a Pilar Urbano que el origen de su relación con la política española se remontaba a 1948, no cabe duda acerca de que esta segunda decisión sobre su destino suponía una oportunidad única para saldar la deuda contraída con él –y con la Corona– entonces.

■ Segunda Llegada

Por ello, don Juan Carlos debió utilizar de nuevo el Lusitania Expreso para regresar a España, cuya salida estaba fijada en esta ocasión a las 19,35 h en la estación de Lisboa y su llegada a Delicias a las 9,30 h. Realizó el viaje acompañado del general Carlos Martínez Campos y Serrano, duque de la Torre, elegido por su padre como tutor de sus estudios.

Aunque las fotografías no permiten llegar a una conclusión definitiva, todo hace indicar que el coche que utilizó para este viaje fue uno de los seis Pullman que explotó la compañía Andaluces. Lo cual niega la afirmación de Preston de que fuese el coche al que recurrió Franco para acudir en 1940 a Hendaya para su entrevista con Hitler.

Lo realmente significativo del viaje residió en que, a diferencia de 1948, don Juan Carlos llegó hasta la misma estación de Delicias el martes 18 de enero de 1955 y en que en ella fue recibido por una numerosa multitud de entusiasmados seguidores que llenaban el andén de su primigenia “vía de llegada”. Pero, también, por el alcalde de Madrid, José Finat y Escrivá de Romaní (conde de Mayalde), y el capitán general de la región, Miguel Rodrigo Martínez, lo cual significaba reconocer la lógica dimensión institucional ausente siete años atrás.

ABC dio la noticia en su edición del día siguiente

reproduciendo, en la página 5, una foto del Príncipe estrechando la mano, desde la ventanilla del coche ferroviario, con una expresiva sonrisa, a uno de los numerosos seguidores y con una breve noticia en la página 15. El título de esta última trataba a don Juan Carlos como Alteza Real, cuidándose de destacar, además, que fue recibido por su hermano el infante don Alfonso, por los duques de Montellano y sus hijos y por algunos de sus profesores.

Sin embargo, fue la agencia EFE el medio que mejor cubrió el acontecimiento, en particular, gráficamente. Porque, en efecto, una serie de instantáneas mostraban al joven Príncipe saludando desde la ventanilla de su departamento y paseando con las personalidades que le recibieron por el andén de la estación, en una de las cuales se identificaba a una multitud que le secundaba a lo largo de todo ese espacio.

Dada la personalidad de Franco y la importancia que atribuía, lógicamente, a este asunto, es obvio concluir que este recibimiento no solo fue autorizado por él, sino que hizo lo propio con cada uno de sus destalles. Y, por tanto, permitió saldar la deuda existente al hacer posible que el futuro Rey de España fuera recibido de acuerdo con su linaje. Sin embargo, este no parece que lo considerase como algo especial, ya que en su entrevista con Villalonga no solo no lo mencionaba, sino que, incluso, decía no recordar con exactitud la fecha en que se produjo el encuentro de Las Cabezas.

A pesar de esta omisión, ciertamente relevante, se puede concluir que Franco ya había decidido entonces que el príncipe Juan Carlos fuera el próximo rey de España, aunque su materialización requiriese de algunos años más. Y, en consecuencia, no parece gratuito sostener que, en alguna medida, el reinado de Juan Carlos I comenzó en la estación de Delicias. ■

MIGUEL MUÑOZ



Un tren remolcado por una locomotora de vapor accediendo a la estación de Delicias en los años cincuenta. Fondo AHF.