

“Le Train Bleu - 1963”



No deja de ser curioso que, un tren, cuyo nombre lleva el color azul, iniciase su andadura de color marrón y la terminase con un colorido de lo más variado.

Producto de su longevidad, ha conocido todo tipo de material remolcado así como de tracción. Ha tenido épocas de lujo y esplendor y otras de decadencia, pero hasta sus últimos kilómetros ha sido un tren que ha hecho historia en cada una de sus épocas.

Primero en poder circular por las vías del PLM de forma continuada, primero en recibir material metálico, que le valió su denominación más conocida, primero en recibir los coches cama LX, que lo convirtieron en lo más lujoso de su época y que le valió ser apreciado por reyes, políticos, artistas, en suma, por la “jet set” de sus épocas...

Pero el tiempo vuela y, después de su vuelta al servicio, tras la Segunda Guerra Mundial, poco a poco va recuperando el prestigio de épocas anteriores, mientras las infraestructuras se recuperan de las consecuencias del conflicto y se van mejorando.

La electrificación avanza desde París hacia el Sur, por lo que las Pacific ex-PLM se van viendo desplazadas por las nuevas locomotoras eléctricas, como las 2D2. Así mismo, en los tramos en que va quedando tracción vapor, son las 241P las que se encargan del tren, pero no por mucho tiempo, ya que la electrificación continúa inexorablemente hacia el sur. Llegan las CC7100 y, posteriormente, las Jacquemin (en la foto), mientras que el vapor resiste en el tramo entre Marseille St. Charles y Ventimiglia, donde las 141R de fuel, de origen americano, se han hecho las dueñas del trayecto, hasta 1964, en que las BB67000 diesel las reemplazan en cabeza del Train Bleu, el Mistral y otros trenes bandera que recorren la “Artère Imperial”.

Con la tracción, cambia el material remolcado. Los LX se han convertido en coches demasiado vetustos para un tren de este nivel y comienzan a hacer su aparición coches más modernos. Los de tipo P, de acero inoxidable, inician el “desteñido” del tren y a ellos se juntan coches como los UH y los Y, Más tarde aparecen en escena los T2 y comienza la popularización del tren. Los coches literas entran en la composición y, a partir de este momento, el declive del que ha sido uno de los trenes bandera de la CIWL durante más de 100 años.

Llegan los TGV, que se imponen en el corredor de Lyon y la SNCF termina con la denominación de Train Bleu en 2003. El tren, que sigue circulando, acaba perdiendo los coches cama en 2007 y queda convertido en un tren con literas y plazas sentadas exclusivamente.

En este caso, se ha reproducido la composición a partir de la fotografía que encabeza la ficha, obra de Félix Fenino, en la curva de Villeneuve-St. Georges. A falta de una BB9500 comercial, se ha optado por reproducir la composición en su trayecto entre Ventimiglia y Marsella, con una 141R

La composición del tren está formada por el siguiente material.

Nº	Elemento	Tipo	Matrícula	Compañía	Fabricante	Referencia
1	Locomotora	Vapor	141R-1187	SNCF	Jouef	HJ2073
2	Furgón	F	1275	CIWL	Rivarossi	3658
3	Coche camas	UH	4591	CIWL	Roco	44050
4	Coche camas	Yb	3874	CIWL	LS Models	49150
5	Coche camas	P	4503	CIWL	LS Models	49101
6	Coche camas	P	4548	CIWL	LS Models	49102
7	Coche camas	P	4547	CIWL	LS Models	49103
8	Coche camas	LX	3544	CIWL	Rivarossi	3510
9	Coche salón bar	Côte d'Azur	4162	CIWL	Rivarossi	3556
10	Coche restaurante		2871	CIWL	Rivarossi	2566
11	Coche camas	LX	3496	CIWL	Rivarossi	3522
12	Coche camas	LX	3539	CIWL	Rivarossi	3557
13	Coche camas	LX	3515	CIWL	Rivarossi	2481
14	Coche camas	LX	3532	CIWL	Rivarossi	2567
15	Coche camas	LX	3540	CIWL	Rivarossi	2502
16	Coche camas	LX	3534	CIWL	Rivarossi	2499

Como en el caso anterior y a partir de los datos de composiciones de Jean-Pierre Malaspina, podemos introducir variantes en cuanto a los tipos y número de coches, dependiendo del año.

Lo mismo podemos decir de la tracción, ya que en un trayecto tan largo, hubo variedad suficiente para hacerla a gusto de cada uno.

A citar, como obras de referencia:

La Compagnie des Wagons-Lits. Histoire des véhicules ferroviaires de luxe.
Gérard Coudert, Maurice Knepper y Pierre Toussiot.
La Vie du Rail. París, 2009

60 ans de compositions de trains de nuit français (1950-2010).
Jean-Pierre Malaspina y Marc le Gad
Éditions LR Presse, Auray, 2010.

Barcelona. A 12 de Abril de 2014.

Ángel González (CIWL).