

El vagón de Franco, de la chatarra al museo

La Renfe ha iniciado la restauración del histórico furgón donde el Caudillo se entrevistó con Hitler

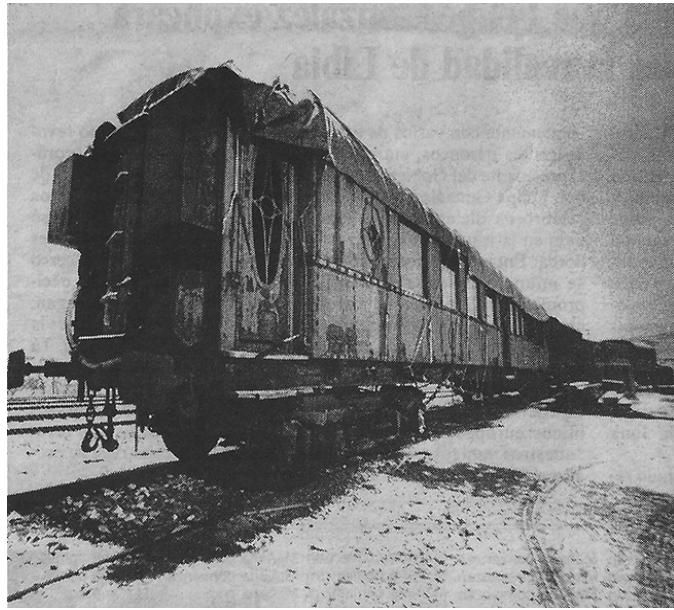
Andrés Manzano Madrid

Estación de Renfe de Soria. Antonio Ayala, jefe del servicio de Explotaciones Forestales, muestra un vagón destartado, depositado en una vía muerta, cubierta su techumbre por una lona para impedir que el agua de lluvia lo deteriore más. Vendido por Renfe en subasta pública en 1974, fue rescatado 10 años más tarde por un chatarrero de una finca particular denominada Navalcaballo, en Ciudad Real. El vagón ha sido protagonista de una serie de peripecias que harán de él, tras su restauración, una de las grandes atracciones del recién inaugurado Museo Nacional Ferroviario: la principal de ellas, haber sido el vagón privado del anterior jefe del Estado, Francisco Franco, quien lo utilizó en sus desplazamientos durante toda la posguerra y en la histórica entrevista que celebró con Hitler, en Hendaya, el 23 de octubre de 1940, en la que Franco rechazó la propuesta nazi de incorporarse al eje, cuando este bando prometía asegurar su victoria en la segunda guerra mundial.

Una chapa casi ilegible por el óxido acumulado constituye la *partida de nacimiento* del vagón: serie SS3 de la Sociedad Española de Construcción Naval, forjado en los astilleros del Nervión, en Bilbao, en 1929. Otra chapa con la inscripción "TATO 1953 GR" señala que en el año citado fue sometido a una gran revisión, u operación de rejuvenecimiento, en la que posiblemente se le sustituyeron los elementos de tracción. Una serie de fotos recuperadas por los técnicos de Renfe muestran cómo era el vagón hace 10 años, cuando abandonó su familiar posición sobre los carriles de alguna vía muerta, y fue trasladado a una gran finca de Ciudad Real, propiedad de un terrateniente de la zona muy aficionado a las antigüedades, Vicente de Gregorio.

No se sabe exactamente por qué un vagón con la carga histórica y sentimental para un determinado sector de la población, fue vendido en pública subasta. Posiblemente, según afirma el director del Museo Nacional del Ferrocarril, Julio Álvarez, quien ha seguido muy de cerca todos los trámites de su readquisición, sucediera así por una simple inercia de la burocracia: los vagones fuera de servicio por vejez o cualquier otra circunstancia se venden en pública subasta o a algún particular de los que, con cierta frecuencia, hacen pedidos a Rente en este sentido.

El caso es que durante varios años, el SS3 quedó plantado como un extraño elemento exótico en un paisaje campestre, huérfano de raíles y del trasiego de las estaciones que le arroparon durante toda su vida activa, y pasó a ser un lugar de descanso, donde los invitados a las cacerías organizadas por su comprador reposaban mientras tomaban un café para combatir el frío, o se comentaban las incidencias de la jornada. En aquel tiempo, según muestra una colección de fotos también recuperadas por los técnicos de Renfe, el vagón presentaba, un aspecto saludable, posiblemente muy similar a su fisonomía cuando su inquilino era el propio Franco. Todavía conservaba, fundidas a su costado de hierro, el escudo de España con el yugo y las flechas, a un extremo, y el emblema del Ministerio de Obras Públicas, al otro.



El vagón en su estado actual



Un detalle de la sala donde se reunieron ambos dictadores.
EL PAÍS, domingo 6 de enero de 1985. BERNARDO PÉREZ

150 toneladas de chatarra

Julio Álvarez quena que el vagón ocupara un lugar destacado en el museo. En julio de este año se le presentó por fin la oportunidad. Un industrial chatarrero se puso en contacto con él y le dijo que había localizado el vagón, ahora propiedad de un terrateniente que había decidido vender la finca de Navalcaballo. De nuevo la rígida normativa burocrática obligó a una operación peculiar: Renfe no tenía liquidez para la compra del vagón, así que se decidió pagar al chatarrero con chatarra férrea: 150 toneladas, valoradas, aproximadamente, en algo más de dos millones de pesetas. El industrial adquirió, no se sabe por cuánto, el vagón a Vicente de Gregorio y lo entregó a Renfe.

Técnicos de la compañía examinaron el vagón, separaron la parte móvil de la caja y, en dos enormes camiones grúas lo trasladaron a la estación más próxima, la de Valdepeñas, a unos 50 kilómetros de distancia. El SS3 volvía por sus fueros, aunque su vejez recomendó que, en su trayecto a la estación de Soria, no circulara nunca a velocidad superior a los 50 kilómetros por hora.

El vagón se convirtió en la *niña bonita* del numeroso equipo de carpinteros y ebanistas que trabajan en el servicio de Explotación Forestal de la estación de Soria, encabezados por Antonio Ayala. Este servicio se encarga de restaurar viejas unidades ya en desuso, que Renfe quiere recuperar para su exhibición en el museo o para que cumplan servicios turísticos especiales.

Aquí se realizó una réplica exacta del convoy que cubrió por primera vez, hace 100 años, el trayecto de León a Gijón, que unía la meseta con Asturias, viaje conmemorativo que fue presidido por los Reyes de España el pasado 17 de octubre. Ahora tienen en cartera la restauración del popular *tren de la fresa*, que hizo durante muchos años el trayecto Madrid – Aranjuez.

Aguardando su turno se encuentran hoy el vagón de Franco, como se le conoce, y otros dos que cuentan también con su propia historia; uno de ellos fue utilizado en décadas anteriores para trasladar a los enfermos que confiaban su curación en la Virgen de Lourdes, y esa finalidad le confería un ordenamiento interior poco usual, habilitado para la instalación de camillas y la atención a personas impedidas. El otro prestó servicio durante muchos años en el conocido popularmente como *tren de la plata*, que unía Burgos con Sevilla por Extremadura, atravesando regiones en las que había, o había habido, importantes minas de plata, itinerario que Franco cubrió en plena guerra civil, cuando Madrid era todavía territorio republicano.

A ojos de un profano, el SS3 presenta un aspecto destartado, pero su deterioro es más aparente que real. No hay nada en tan mal estado como para que no permita vislumbrar huellas de su pasado esplendor, y servir de guía para su rehabilitación.

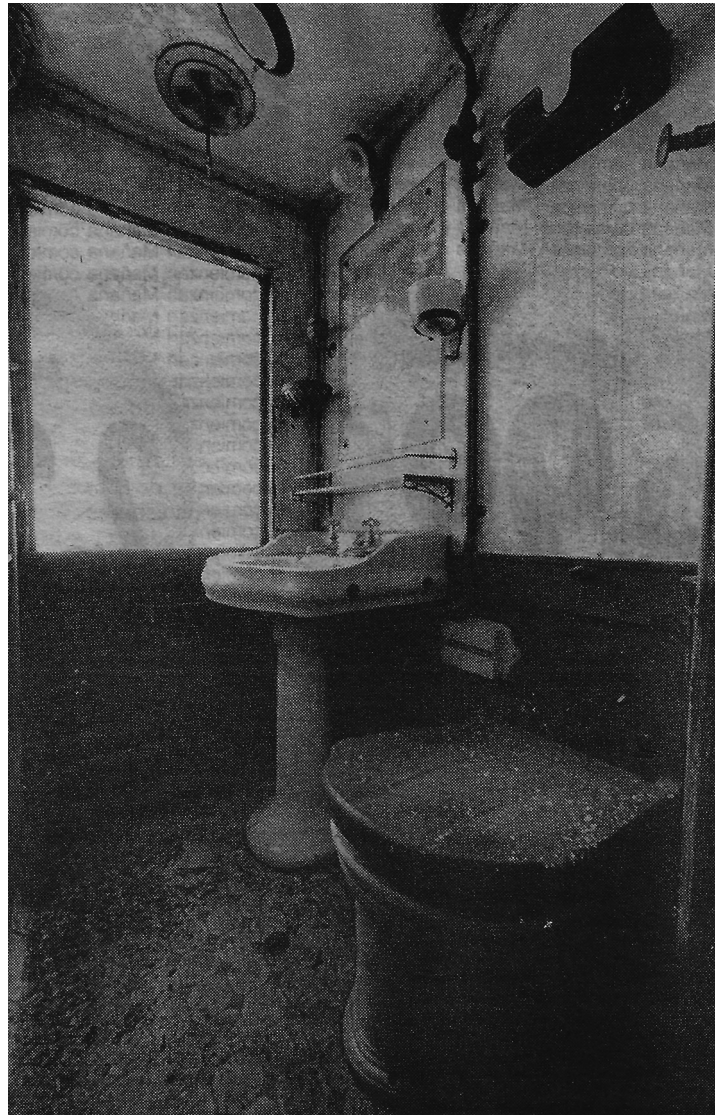
El interior del vagón está compartimentado en seis habitáculos, un lavabo con retrete, tres dormitorios – uno de los cuales, el ocupado por Francisco Franco, dispone de otro servicio propio –, un salón comedor y una pequeña cocina. Disponía de calefacción autónoma, para que el frío no lo invadiera en las paradas.

Una cama de latón forjado

Los modelos de grifería, las gruesas cañerías de plomo, los conmutadores de la luz, los portaequipajes de red, las chapas desgarradas de maderas nobles que recubrían la armazón sólida del vagón, todo está sucio y polvoriento, pero en su sitio. El mobiliario ha sido trasladado a una de las naves de la estación, y aguarda su momento entre pilas de tablonos y herramientas.

El vagón no presenta ningún signo de lujo especial. El compartimento dormitorio de Franco, de aproximadamente 1,85 por 2,5 metros, contaba con una cama estrecha, de latón forjado, bajo la cual, sujetos al suelo y ahora al descubierto, asomaban tres gruesas cañerías de agua caliente. En las paredes del compartimento aún se aprecian varias láminas de marquetería, cuidadosamente trabajadas en maderas de distintos tonos, representando sendos jarrones con

flores. En el propio departamento, un lavabo exactamente igual que el resto de los vagones de la época, con un espejo cuadrado, sin marco ni ningún detalle especial. Los otros dos departamentos dormitorios no estaban provistos de cama, sino de dos literas cada uno, abatibles para transformarse en cómodos asientos durante el día. Se conservan también las tres mesillas de noche y los posapiés, provistos de gruesos cojines tapizados adornados con grandes borlas de flecos en sus esquinas.



Un detalle del retrete privado del generalísimo.
BERNARDO PÉREZ

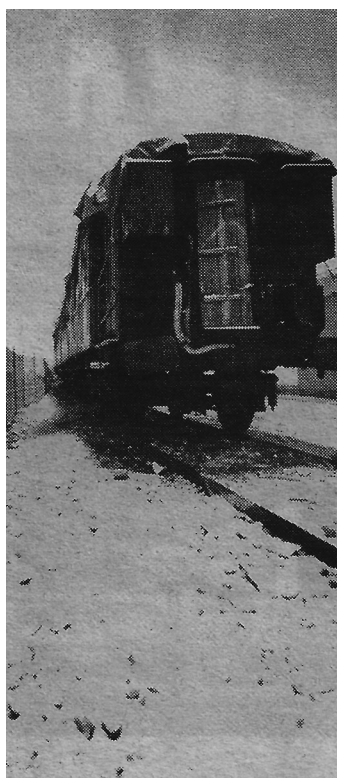
El suelo del salón comedor, la pieza más espaciosa del vagón, estaba originariamente cubierto por una gruesa alfombra de color beis, hoy desaparecida. El mobiliario se conserva en bastante buen estado. Consta de una mesa rectangular, un sofá, seis sillones, un aparador y un espejo cuadrado. En opinión de Antonio Ayala, el armazón de madera de los muebles está en buenas condiciones. Además de la alfombra, han desaparecido dos búcaros de cristal tallado que en su tiempo flanqueaban el espejo, encima del aparador. El salón está separado de la zona de dormitorios por una puerta de cristalería, corredera.

Seis pequeños escudos, de los ocho que adornaban el salón comedor, se conservan aún, resguardados de las inclemencias del tiempo soriano en las oficinas de la nave de carpintería. Están hechos de escayola policromada sobre su soporte de madera. Uno de ellos representa el escudo de la villa de Bilbao, rodeado por la inscripción “MNML” – “muy noble y muy leal” – e “Invicta Villa Bilbao”. Otro parece representar la figura de Fernando el Católico, en la que se ve al monarca sentado, sosteniendo los símbolos del poder real, flanqueado por dos obispos con sus báculos, y todo ello enmarcado con las letras “ NO DO” – acróstico de “no manejado” –, el lema heráldico del rey.

Generador eléctrico

A continuación del salón – comedor se encuentra la cocina, con alacenas de madera y una pequeña pila de dos cuerpos, dotada de un horno eléctrico en el que calentar la comida, y un hornillo de petróleo de dos cuerpos de la casa Brillant. Todo el vagón está recubierto con planchas de maderas nobles, entre las que parecen apreciarse, debajo de la capa de polvo y barnices cuarteados, maderas de raíz y de caoba. El vagón cuenta con un generador para proporcionar su propia energía eléctrica, y, como las restantes unidades de la serie SS3, tiene una puerta central, además de las dos terminales. Exteriormente, el vagón se significaba por los dos escudos, hoy en paradero desconocido, sujetos a su chapa, el de España y el de Obras Públicas citados antes.

Antonio Ayala no se muestra, especialmente preocupado por los trabajos de restauración. “Nuestros carpinteros están perfectamente preparados para devolver al vagón y al mobiliario su estado original. En marzo, espero, podrá quedar expuesto en el Museo Nacional del Ferrocarril”.



El tren fue salvado de la chatarra.
BERNARDO PÉREZ

“Hitler y Franco estaban muy inquietos”, recuerda el conductor

José Luís Barbería San Sebastián

Salvador Domínguez Domínguez condujo el tren que trasladó a Franco desde San Sebastián a Hendaya y fue testigo del encuentro entre ambos. Tiene ahora 79 años y sigue viviendo en Irún, la ciudad en que nació y donde ha transcurrido toda su vida. Su memoria se resiente de un derrame cerebral que sufrió recientemente, pero buceando en los recuerdos logra rescatar algunas imágenes para el archivo de la historia.

“La entrevista, yo creo que duró todo el día, Hitler y Franco estaban muy inquietos, no paraban de moverse de un lado a otro, salían y entraban continuamente del vagón donde se estaba negociando para consultar a sus asesores. Al principio todo parecía muy amistoso pero según pasaban las horas se les veía con la cara muy seria y al final, como no había arreglo, Franco y el otro terminaron con el ceño puesto y todos los demás muy preocupados.”

El viejo maquinista no guarda un recuerdo precisamente agradable de aquella jornada, “Nos tuvieron todo el día sin comer”, dice mientras se ajusta la boina y remueve su cuerpo menudo en el asiento de un bar próximo a la estación de ferrocarril de Irún. “Y no nos dejaban salir, ni movemos de la máquina por si Franco decidía cortar la entrevista y salir pitando. Yo entonces era ayudante de maquinista y mis jefes me ordenaron que al día siguiente llevara un tren con furgón a San Sebastián para recoger allí a una personalidad. Era mi turno de trabajo y yo tuve que ir y, por supuesto, sin saber quien era esa personalidad tan importante. Salí desde aquí a las cinco de la mañana y luego en San Sebastián tuvimos que esperar a Franco y a su séquito porque llegaron mucho más tarde. Y claro, después también nosotros llegamos a Hendaya con algún retraso, a pesar de que no hicimos ninguna parada en el camino. En la cabina iba también el jefe de la máquina y un tal Sánchez Mazas que decía que era periodista.”

Salvador Domínguez no recuerda que en el trayecto ocurriera nada especial salvo un apagón que movilizó a los escoltas y a los empleados del tren. Duró muy poco, menos de un minuto, pero claro, todos se pusieron muy nerviosos y menos mal que encontramos enseguida la avería.”



Franco saluda a Hitler en Hendaya, desde el vagón que ahora se restaura.

EFE