



British Pullman, del desguace a una vida de lujo por la campaña inglesa

De entre las infinitas joyas ferroviarias que atesora Reino Unido por ser la cuna de la máquina de vapor, British Pullman es uno de los pocos trenes de época que todavía viajan largas distancias dentro del país. “Abordo uno nunca irá demasiado elegante”, reza un folleto en la sala de espera en la estación londinense de Victoria.

Este salón engalanado de terciopelo rojo, resulta una extravagancia en medio de la estación más concurrida de la ciudad, donde el lujo brilla por su ausencia. Rodeada de quioscos y franquicias de comida rápida la primera impresión de nuestra excursión en esta sala de espera es agradable pero un tanto desubicado en el tiempo y el espacio que le rodea.

Sólo cuando el tren aparece por el andén situado frente a la sala, todo empieza a cobrar sentido. Si. Uno sigue vestido de gala entre una multitud de ciclistas y oficinistas que corren andén arriba, andén abajo, pero la sola visión del convoy marrón y crema con las letras alargadas formando la palabra “Pullman” comienza a evocar una retrospectiva a los años 30. Dos escaloncitos separan la realidad de esta ficción que durará una jornada. Al subirlas infinidad de pequeños detalles nos colocan en situación: la exquisita marquetería art déco y las lámparas art

El Orient Express, el mítico tren internacional que recorrió por primera vez su ruta entre París y Estambul en 1889, está hermanado con un convoy que aún hoy recorre Inglaterra con todos los fastos asociados a este nombre. Fue rescatado del olvido por un empresario americano llamado James B Sherwood y hoy éste circula en fechas señaladas todos los meses del año y es una de las maneras más evocadoras de conocer la campiña inglesa y lo más refinado de su gastronomía.

nouveau en cada mesa, cuya luz sobre los sofás de terciopelo crea la atmósfera muy retro e íntima que este viaje pide a gritos. Quizá lo único que vayamos a echar de menos son los silbidos del tren y el vapor porque, salvo contadas ocasiones, el tren circula con energía eléctrica.



El Orient Express (youtube)
<http://youtu.be/OCAIW3a0G00>



Interesante video en inglés sobre el
 Orient Express (youtube)
<http://youtu.be/gSSn-1M8IEk>

El convoy en el que acabamos de subir no tiene camas ni está diseñado para dormir en él. Su propietaria, la empresa Orient Express, organiza viajes de un día o escapadas de fin de semana en que se duerme fuera del tren mientras nuestro British Pullman descansa en la estación. Su calendario de salidas no está elegido al azar. La vida a bordo pretende ser la quintaesencia de las más refinadas maneras british y sus salidas tienen como fechas y destinos los grandes eventos sociales y deportivos que suceden anualmente en Inglaterra, como las carreras de caballos en Ascot. Además del British Pullman la empresa de trenes de lujo tiene en Reino Unido otras dos composiciones, el Northern Belle y el Royal Scotsman, una experiencia similar con las tierras altas de Escocia como escenario en la que sí duerme en el tren.

British Pullman opera entre con entre ocho y once coches de viajeros. La distribución de cada uno es diferente y pueden albergar entre 20 y 26 viajeros por coche. Por supuesto cada uno tiene su mesa de comedor, que es otro de los atractivos centrales de la jornada.

En el día dl viaje el menú estaba compuesto por una selección de cuatro vinos ingleses y champán, para acompañar las ostras que bajaremos a tomar en la estación de Whitstable, en la costa este de Inglaterra. La comida se hará temprano, siguiendo





las costumbres británicas. A las 12:20 tendremos sobre la mesa una terrina de cangrejo de Cornwall con ensalada, acompañado por crema de olivas negras.

Después del entrante seguirá una exquisita crema de guisantes a la menta con nata, ave de caza de Kent con espárragos de granja, guiso de lentejas y patatas gratinadas y como postre una selección de

quesos ingleses junto con un pudding de frutas del bosque con nata de Devonshire, una deliciosa nata muy espesa y cremosa.

■ La historia viaja abordo

La vivencia sobre el British Pullman es mucho más que una experiencia pintoresca, buena comida y un bello decorado. Relatos de reyes mirando por la ventanilla embelesados, de los empresarios que subieron a bordo y de los jefes de Estado que hicieron política sobre sus mullidos sofás acompañan al viajero en su jornada. Cada coche se distingue con un nombre y acarrea una gran historia a sus espaldas porque hace muchos años sirvieron en las líneas más importantes de Gran Bretaña: el Bournemouth Belle, El Brighton Belle, El Queen of Scots y el Golden Arrow. El coche llamado Audrey, por ejemplo, fue construido como una cocina de primera clase en 1932 y ha sido utilizado por miembros de la familia real como la Reina Madre, Isabel II y su marido el Duque de Edimburgo. Cygnus y Perseus fueron utilizados en el funeral de Estado de Winston Churchill en 1965.

Las buenas condiciones en que se encuentra el tren nos hacen olvidar con facilidad que, hasta hace pocos años, sus coches dormían abandonados bajo espesas capas de polvo. Pero nada más alejado de la intención de este viaje que anestesiarse a los viajeros bajo una capa de madera bien pulida. Los nombres de cada coche hacen alusión a las historias en ellos vividas y el pasado de estos trenes se cuenta en cada folleto.

Después de haber sido retirados del servicio en los años 60 y 70 fueron abandonados. Los más afortunados fueron comprados por entusiastas del





Renfe 70 años

Coleccionable de Vía Libre

Renfe 70 años

Un repaso por la historia de Renfe, sus líneas, protagonistas, servicios, trenes, anécdotas, estaciones... desde 1941 a 2011. Una obra colectiva que cuenta con reconocidos autores como Fernando Fernández Sanz, Gonzalo Garcival, Miguel Cano López-Luzzatti, Alberto García Álvarez, Ángel Luis Rodríguez, Pilar Lozano Carbayo, Belén Guerrero, Miguel Jiménez, Alfonso Marco, Ángel Maestro, Yolanda del Val, Mariano Rodriguez, José Menchero, Juan Carlos Casas, Jordi Font-Agustí, Javier Roselló y otros autores especializados.

Entrega gratis con este número.

Un coleccionable de 22 entregas con imágenes inéditas.

Con el patrocinio de:



Si usted lo desea, puede participar con fotografías históricas, envíenlas, señalando contenido, fecha y lugar de la imagen a:

VÍA LIBRE • Santa Isabel, 44 • 28012 Madrid • vialibre@vlibre.org



tren, pero la mayoría fueron condenados a languidecer en apeaderos o, directamente, mandados al desguace. En octubre de 1977 Shoteby's hizo una subasta en Monte Carlo. En ella estaba presente James B Sherwood, quien había fantaseado durante mucho tiempo con revivir el sueño del Orient Express. Quizá sin su contribución este sueño habría muerto para siempre.

■ Del desguace a la vida

Durante los siguientes años él localizó la mayoría de los vehículos perdidos, adquirió 35 coches camas y coches restaurante Pullman que se

mantuvieron para hacer la parte británica de la ruta transcontinental.

Pero antes de proseguir su nuevo camino por el Reino Unido tenían que ser devueltos a la apariencia de sus mejores tiempos. Construyeron un taller de 10.000 metros cuadrados en Carnforth, en el condado de Lancashire. Contrataron a setenta operarios cuya tarea era devolver la gloria de su pasado a aquellos gigantes convertidos en herrumbre. Uno de los mayores retos era combinar la delicadeza de estos trenes con las estrictas normas que han de seguir la maquinaria de un tren hoy en día.

Cada coche fue desarmado de arriba abajo y se rebajó la altura del techo para poder acomodar la calefacción eléctrica. Los cristales antiguos también fueron reemplazados por un vidrio de seguridad mucho más resistente.

Reconstruir la marquetería requería un trabajo meticuloso. Para ello contaron con la colaboración de la familia Dunn, propietaria de un negocio de marquetería inaugurado en 1895 que había hecho los paneles originales de los coches Minerva, Ibis y Audrey. Los Dunn contaban además entre las proezas de su negocio familiar haber producido la marquetería para el Titanic y el palacio de Buckingham.

Los coches Cygnus y Perseus fueron terminados en 1981. Ibis y Phoenix fueron los siguientes y los cinco coches fueron expuestos en la estación de Londres Victoria para el lanzamiento del Venice Simplon Orient Express en noviembre de 1981. ■

MARUXA RUIZ DEL ÁRBOL

■ Royal Scotsman: una aventura de lujo por las tierras altas de Escocia

De todos los convoyes de lujo que Orient Express gestiona en Gran Bretaña el Royal Scotsman es la joya de la corona. Ningún transporte llegó antes que el tren a las tierras altas de Escocia, al norte de la isla. En el siglo XIX, donde no había caminos y sólo tierras verdes el tren colocó sus vías de hierro para que llegara el hombre.

Dos siglos más tarde el convoy de lujo Royal Scotsman permite al viajero acceder a esos paisajes vírgenes por esos mismos caminos de hierro. Aunque parezca increíble, el paisaje ha cambiado poco. Las escasas carreteras que existen se construyeron hace unos 20 años, son estrechas y sinuosas y, yendo en coche, hay que consumir muchas horas para hacer pocos kilómetros. Además, todo el que no sea británico, tendrá que conducir por la izquierda y 'contra natura'.

El Royal Scotsman es la alternativa más romántica, elegante y cómoda para visitar las llamadas Highlands, dejándose llevar por el suave traqueteo de un tren de época. A medida que el Royal Scotman remonta la geografía escocesa hasta las tierras más altas, los pasajeros se adentran en un territorio cada vez más alejado de cualquier vestigio de civilización.

La versión moderna de este convoy fue creada en 1985 y reformada en 1990. Se trata de una composición de diez coches de estilo eduardiano decorados en marquetería de caoba para un total de 36 huéspedes. A mediados del siglo XX sus antiguos coches Pullman dejaron de prestar servicio regular por unos años. Este parón respondía a la necesidad de adaptarlos a los estándares de confort más altos y gracias a él el tren cobró su majestuosa forma actual.