

Memorias del Orient-Express

MAURICIO WIESENTHAL

Las memorias de viaje —olorosas maletas de cuero de Rusia, etiquetas de hoteles, cuadernos de notas manuscritos con tinta azul—, acaban transformándose en recuerdos de amor. Cuando pasan los años se vuelven confusos y nebulosos como las noches del tren, apenas iluminadas por los reflejos fugaces de las estaciones: luces blancas de Lausanne, anaranjadas en Venecia, amarillas en Belgrado, rojas en Sofía, y azules en Estambul.

Los viejos trenes de lujo, aquellos hoteles rodantes en los que vivimos nuestros primeros desvelos de aventura, han ido desapareciendo de Europa. Se fueron, se van, se irán a las vías muertas, arrastrados por las guerras y las prisas, por las burocracias y por la irremisible decadencia de los ideales que constituían la base de nuestra cultura europea.

«La inmortalidad comienza en la frontera», decía Alejandro Dumas. Y, para nosotros, los viejos europeos, la inmortalidad comenzaba en el misterioso departamento de un tren: a la luz de los picos de gas, entre los paneles de roble y nogal que olían a cera fresca, sobre los asientos de cuero con las iniciales W. L. (Wagons-Lits), y en aquellos vagones restaurantes del Orient-Express que ofrecían en la carta: ostras, rodaballo en salsa verde, filete de buey con *pommes château*, pastel de jabalí con una salsa *chaud-froide*, crema bávara con chocolate, y pastelería vienesa.

Para cruzar las fronteras no se necesitaba pasaporte: bastaba una tarjeta de visita. Ni siquiera las aduanas constituían un control fiscal indiscreto. De tarde en tarde se corría la voz de que la policía había descubierto un alijo: varios lingotes de oro, ocultos en el comedor, en el fondo de un frutero. En otras ocasiones el contrabando era aún más original; como un día de julio de 1896 en que un armenio, llamado Gulbenkian, huyó de Turquía llevando a su hijo Nubar, enrollado en una alfombra. Este Gulbenkian llegó a convertirse en rey del petróleo y, en todo el mundo, se le conocía con el mote de *Monsieur Cinq pour Cent*. (¡Un beneficio escandaloso para aquella época que aún no practicaba la moderna usura en gran escala!)

El tren despertaba tales pasiones que el rey Fernando de Bulgaria abandonaba súbitamente sus consejos de ministros, se apostaba en las vías del ferrocarril, detenía el paso del Orient-Express, subía a la máquina, y lanzaba el convoy a toda velocidad por curvas y pendientes, hasta que «sacaba su voluntad de poder». Conducir el tren era, para el monarca, tan apasionante como desencadenar una guerra en los Balcanes.

Pero no todo era fácil en aquellos años de principios de siglo. Un día de diciembre de 1901 el Orient-Express perdió los frenos y penetró en el interior del comedor de la estación de Frankfurt, deteniéndose en medio de la sala, después de derribar paredes y vidrieras, mesas, sillas y lámparas. Otras veces se viajaba bajo la amenaza del cólera, temiendo que la bacteria deslizase sus garras mortíferas en el interior aséptico del tren de lujo, que olía a insecticida y lejía. Para tomar las máximas precauciones los billetes se exhibían al revisor en una cajita metálica, como la que usaban los practicantes, llena de agua y vinagre.

En ocasiones, sobre todo cuando una tormenta de nieve obligaba a aminorar la marcha, los bandidos turcos atacaban al convoy en las cercanías de Çerkezköy. Los viajeros asustados rezaban para que el tren no se detuviese, mientras los viejos funcionarios del imperio otomano, vestidos con la típica *stambouline* de paño negro, fumaban flemáticamente sus narguilés.

En el invierno de 1907, bajo una impresionante tormenta, el Orient-Express quedó bloqueado, durante cinco días, en la frontera turca. Las provisiones escaseaban. El marajá nepalí Jung Bahadur Rana, que llevaba siete mujeres en su departamento, pagaba a precio de oro mantas, abrigos y cobertores. Las princesas, vestidas con un sari y un velo de seda,

tiritaban en aquel vagón especial que parecía un palacio de hielo. Un viajero turco, que llevaba medio kilo de cocaína en sus babuchas, sufrió un ataque de nervios y tuvo que ser reducido por el personal de la Compañía que lo encerró en la cocina. Los empleados trabajaron heroicamente para atender a los viajeros. Algunos consiguieron forzar un paso hasta un poblado vecino, donde pudieron comprar huevos, pollos y un cordero. El cordero atrajo a los lobos que vagaban hambrientos por las montañas heladas. Y así se organizó una batida de caza que arrojó un buen balance. Por primera vez en la historia los viajeros del Orient-Express pudieron comer un asado de lobo.

DE PARÍS A ESTAMBUL

El primer vagón restaurante del Orient-Express apenas tenía diez metros de largo. En su interior se dispusieron dos comedores, separados por una pequeña cocina de cuatro metros cuadrados. El chef tenía que realizar milagros para preparar el *gigot de mouton bretonne* en aquel reducido espacio en el que se amontonaban, además de ayudantes y camareros, un horno, dos fregaderos, dos mesas, un aparador, un depósito de carbón y dos cavas ocultas en el techo, que eran mortíferas para la conservación de los vinos. En los pasillos que conducían a los comedores se montaron, posteriormente, unas estanterías donde los vinos viajaban mejor acondicionados.

Aquel Orient-Express de 1883 era ya un tren bastante cómodo, y además del lujoso comedor disponía de una sala-biblioteca para fumadores y de un gabinete para las damas. Uno de los ingenieros realizó una prueba de suspensión, llenando hasta los bordes un vaso de agua que «se mantuvo así durante varias horas de viaje, sin que una sola gota se derramara». Y el corresponsal del *Times* advertía en la crónica del viaje inaugural: «A pesar de la velocidad, uno puede afeitarse cómodamente».

La cocina del Orient-Express llegó a alcanzar renombre en los países del Este, y algunos terratenientes de Rumanía, Moldavia o Valaquia subían al tren para conocer las delicias de la gastronomía francesa. En realidad, los platos mejores eran las especialidades locales de las que el chef se aprovisionaba sobre la marcha: caviar fresco en Rumanía, arroz en Turquía, los esturiones del Danubio, y los vinos de Borgoña, del Mosela, del Rin, del valle de la Wachau o de Hungría.

Los servicios de comedor eran amenizados, a veces, por el violín de los gitanos que subían al tren en Hungría. Y, en la estación de Érsekujvár, los viajeros se despertaban al son de las *czardas*. Así lo había dispuesto en su testamento un terrateniente húngaro, agradecido a las delicias gastronómicas del Orient-Express.

LOS COMPARTIMENTOS SE CIERRAN, LAS FRONTERAS SE ABREN

Georges Nagelmackers, ingeniero belga que había hecho fortuna en los Estados Unidos, obtuvo la ayuda de Leopoldo II para crear los primeros *wagons-lits* europeos. A diferencia de los trenes americanos, los coches camas que, en 1872, hacían el primer viaje de París a Viena, estaban divididos en compartimentos. No se trataba de un detalle puritano, sino de una elegante concesión a la intimidad del amor. Y el poderoso Leopoldo II, rey de los belgas, fue el primero en beneficiarse de este refinamiento. Así organizaba sus viajes de incógnito, acompañado por la hermosa Cléo de Mérode, en un vagón especial al que las malas lenguas llamaban El vagón de Cléopold.

Otro monarca, el rey Carol II de Rumanía, utilizaría el *wagon-lit* para viajar de incógnito con su amiga, la impopular Magda Lupescu, casada con un oficial del ejército. En 1940 el rey Carol abdicó, fiel a su romántico y escandaloso amor, y tuvo que abandonar su país a bordo del Orient-Express. La pobre Magda Lupescu —odiada por el pueblo rumano— viajaba en el mismo tren, disfrazada de cocinera.

Georges Nagelmackers, el hombre que había cerrado los compartimentos del tren, se convirtió en el genio visionario que abrió las fronteras de Europa. Gracias a su iniciativa nació en 1883 el Orient-Express, que ponía en comunicación directa París y Estambul.

Los capitalistas que respaldaban esta empresa tenían una idea clara de la política internacional. Pretendían conquistar los nuevos mercados balcánicos, creando una vía de comunicación que cruzaba el Danubio. Surgió así el primer proyecto moderno de cooperación que permitía al Orient-Express penetrar en la complicadísima red de los innumerables reinos centroeuropeos. Y, una vez más, el comercio demostró ser el fundamento del progreso industrial, cultural y social.

En 1889 el viaje de París a Estambul se realizaba ya, sin transbordos, en sesenta y siete horas, y treinta y cinco minutos.

LA HORA DE LA PLEGARIA EN ESTAMBUL

No conoce el mundo quien no ha visto amanecer en Estambul. En medio de la bruma las mezquitas levantan sus minaretes sobre el alfanje plateado del Cuerno de Oro. La media luna, perdida en los caminos inciertos del alba, brilla en las cúpulas. El almúédano canta la oración del sol naciente en los minaretes de la Yeni Cami, en los balcones de Sultan Ahmed, en las altas torres de la mezquita Süleimanye. Con las manos levantadas a la altura de las orejas grita roncamente sobre la ciudad adormecida: *Allahu akbar!* (¡Dios es el más grande!).

Las fuentes de abluciones cantan alegres como la llovizna de primavera. En las rúas húmedas, empinadas, estrechas y del color de la ceniza, huele a especias (cúrcuma, pimentas, clavo, comino) y a cordero, a té de oriente y a piel curtida, a perfume de rosas y a tabaco alquitranado y amargo. Por el puente de Gálata cruzan atareados los cargadores, portando en los hombros enormes pirámides de baúles, maletas y cestos.

EN LA RUINA SE OYE UN VIOLÍN

El Orient-Express era el salón fumador de la diplomacia europea, el salón elegante de aquellos años que, entre valeses y desfiles militares, se deslizaban ya fatalmente hacia las rosas sangrientas de 1914. En sus pasillos se daban cita los más extraños personajes: altos funcionarios turcos, siempre temerosos de ser envenenados, que sólo probaban el café preparado por sus fieles *cafeci baci*; viejos maestros de levitón raído, que parecían sacados de las memorias de Tolstoi, y se dirigían a oscuros destinos de provincia, como instructores de los hijos de un hospodar adinerado; nuevos ricos boyardos; indios, cargados de diamantes, que hablaban de la rebelión de los cipayos y de las riquísimas minas de Golkonda; peleteros de Leipzig; rastacueros persas, condes austríacos que viajaban con un criado que les servía en su departamento el dulce vino del Burgenland, elaborado por los Esterhazy, acompañando a una tarta de chocolate preparada con la mejor receta de Sacher.

Aquel tren de la aventura se encaminaba, sin embargo, como toda Europa, hacia las vías de la destrucción. Un conductor serbio, incumpliendo todas las normas internacionales, se atrevió a irrumpir en el departamento privado del rey Fernando de Bulgaria, en junio de 1914. Pocos días más tarde el archiduque Francisco Fernando caía asesinado en Sarajevo, y Austria declaraba la guerra a Serbia. Los signos preceden siempre a las catástrofes, si sabemos leerlos.

El Orient-Express será la primera víctima de la guerra. Las comunicaciones internacionales se interrumpen. Los vagones requisados se convierten en hospitales de guerra. Y el gobierno francés promulga un decreto en el que se prohíbe servir en un vagón restaurante más de dos platos.

El final de la guerra, que precisamente se firmará en un vagón de tren, será aún más terrible. Una legión de fantasmas famélicos y enfermos cruza las fronteras del desaparecido imperio austrohúngaro. En las estaciones y en los trenes faltan las luces, los suministros y el

material ferroviario. Algunos desesperados arrancan las tapicerías de cuero para recomponer sus zapatos destrozados. La Europa de las fronteras, de las aduanas y de los agitadores políticos se convierte en un reino de taifas. Los trenes se llenan de burócratas y espías, de conspiradores y contrabandistas. Una joven bailarina holandesa, conocida con el nombre de Mata Hari, ha cosechado sus mejores informes en los vagones del Orient-Express. Descubierta por los servicios secretos franceses es fusilada en Vincennes en 1917. Y, en el vagón-restaurante, puede leerse este cartel: «¡Callad! ¡Desconfiad! ¡Oídos enemigos os escuchan!».

La vieja Europa estaba, sin embargo, herida de muerte. Los nuevos países del Este, surgidos de la ruina de Austria, eran una presa golosa para los amos de la política. Basta leer un menú de 1925, en Rumanía, para darse cuenta de que el mundo de ayer había desaparecido: «Como bebida —dice el prospecto— se sirve una cerveza nutritiva medicinal». ¡Qué cata tan cínica!

Esa era ya la Europa de los fascistas y los trotskistas, de los nuevos ricos dorados por abusivas ganancias, y de los políticos todopoderosos: una Europa angustiada y materialista que se tambaleaba, troceada y desengañada, levantándose malherida de una guerra cruel. Los trenes internacionales debían esperar durante horas en un semáforo para dejar paso al más oscuro correo de cada país. ¡La gloria del nacionalismo! Los nuevos imperios del Este se limitaban a enganchar los vagones de lujo, que venían de París, o los vagones rojos y verdes, procedentes de Moscú, a un convoy miserable, arrastrado por una locomotora apoplética.

«Este es el Orient-Express de los años cincuenta —escribió Paul Morand—. El símbolo de una pesadilla... Mundo de crueldad y desorden, arrastrado hacia el fin de una civilización.»

Ese era también el Orient-Express de los años sesenta y setenta, en el que tantas veces crucé Europa hasta Estambul. En las estaciones del Este subía al tren un mozo arrastrando una carretilla con bocadillos y gaseosas de limón y naranja. En Sofía los afortunados podían comerse un descomunal bocadillo de salchicha. Las plazas de asiento estaban siempre ocupadas por funcionarios del imperio estrellado, por militares de gorra roja, por burócratas de manos gordezuelas que se hurgaban los dientes con un palillo. En las estaciones tristes, vigiladas por amedrentadores destacamentos policíacos, se amontonaban los trotamundos harapientos y los pobres gitanos, condenados a una libertad condicional. Sólo en las calles altas de Ljubljana y en los parques de Belgrado se oía el violín.

LONDRES, ESTACIÓN VICTORIA

He salido muchas veces de la Estación Victoria, rumbo a Estambul en el viejo Orient-Express. Pero aquel tren que yo conocí, al que dediqué algunas páginas de *El esnobismo de las golondrinas* y un libro nostálgico (*La belle époque del Orient-Express*), ya no era un palacio de lujo. El trayecto desde Londres a Trieste seguía haciéndose con cierto aire de vergonzante dignidad; pero luego comenzaba el infierno de los países del Este, los retrasos, el despotismo dictatorial de la burocracia comunista, las colas en las estaciones, la ausencia total de sentimiento estético, la codicia y la corrupción insaciable... En mayo de 1977, cuando el viejo Orient-Express anunció su retiro, parecía que el último tren romántico había muerto para siempre.

Pero, en 1982, el empresario norteamericano James B. Sherwood y su esposa Shirley, decidieron recuperar aquella reliquia. Compitiendo con el poderoso Hassan II de Marruecos, el millonario americano adquirió varios vagones del histórico tren, en una subasta realizada en Montecarlo.

El coche-cama 3309 era el mismo que había permanecido diez días bloqueado por la nieve en la frontera turca, en el frío invierno de 1929. El suceso inspiró a Agatha Christie

su famosa novela *Asesinato en el Orient Express*. El mismo vagón sufrió un atentado, cerca de Budapest, en 1931. El autor de la salvajada fue un militar fascista —un ingeniero especialista en explosivos—, llamado Sylvester Matsuka, que pretendía «castigar a los ateos que viajan en trenes de lujo». Cuando fue detenido, y le mostraron las imágenes de los muertos, rompió a reír con un goce sádico y carroñero. Josephine Baker, que era una de las pasajeras de aquel tren infortunado, serenó los ánimos cantando su último éxito: «J'ai deux amours, mon pays et Paris». Este coche histórico acabó su vida en España, donde fue transformado en un utilitario vagón de veinticuatro literas que cubría el servicio Irún-Lisboa.

En los trenes españoles de los años sesenta y setenta rodaban todavía algunos de los más bellos coches de la Compañía de Wagons-Lits. Algunos conservaban sus originales marqueterías de Maple y Morison, y hacían el trayecto entre Madrid-Santander y Madrid-Sevilla. Y esos vagones históricos han sido restaurados y viajan hoy en el Venice-Simplon-Orient-Express.

Entre los despojos de los viejos trenes españoles encontró Sherwood, por ejemplo, los preciosos paneles lacados que hoy decoran la Voiture Chinoise, uno de los comedores más hermosos del nuevo Orient-Express. Y en un depósito se encontraba también el vagón 4110, tapizado con exquisito gusto y perfectamente restaurado, que puede considerarse una de las joyas del diseño británico. Irreconocible, y transformado en un furgón de cuarenta y un asientos, lo conocí en los años setenta cuando hacía el servicio Cádiz-Sevilla.

UN CUADERNO DE NOTAS, YA DESCOLORIDO

Abro uno de mis viejos cuadernos de notas, con las memorias del Orient-Express. Y copio lo que escribí, hace ya muchos años, con la tinta azul de mi pluma que se ha ido convirtiendo en una estela pálida y borrosa, como la luz de las estaciones que cruzamos en la duermevela de las noches de viaje y de amor.

«La locomotora de vapor arranca orgullosa, con un silbido agudo, dejando escapar nubes de humo que pintan un cuadro impresionista en la Estación Victoria. Cómodamente sentados en grandes sillones orejeros, viajamos a través de la campiña inglesa. A nuestro alrededor, las conversaciones apagadas versan sobre aventuras y viajes: nuestros vecinos de vagón rememoran sus viajes en las perdidas colonias de la India; dos jóvenes enamorados, que brindan continuamente con *champagne*, se asoman impacientes a la ventanilla; y una muchacha flaca, elegante y morena, vestida como una modelo de Chanel, se deja envolver por las volutas de su cigarrillo, sin duda porque piensa que el humo le sienta bien... A ratos, todo el mundo calla repentinamente, y en este escenario romántico de cristales brillantes y paneles de marquetería, iluminado como una vaga noche de luna, sólo se oye el evocador traqueteo del tren, las continuas fórmulas de cortesía que nos dirigen empleados y camareros, las risas discretas, al vapor que mueve al viejo y fiel animal de hierro, los pasos sobre las alfombras y el ligero rumor de los cubiertos.»