

MAURICIO WIESENTHAL

ORIENT-EXPRESS

EL TREN DE EUROPA

BARCELONA 2020



A C A N T I L A D O

Publicado por  
A C A N T I L A D O  
Quaderns Crema, S. A.

Muntaner, 462 - 08006 Barcelona  
Tel. 934 144 906 - Fax. 934 636 956  
correo@acantilado.es  
www.acantilado.es

© 2020 by Mauricio Wiesenthal González  
Este libro ha sido negociado a través de Silvia Bastos, S. L.  
Agencia Literaria  
© de esta edición, 2020 by Quaderns Crema, S. A.

Derechos exclusivos de edición en lengua castellana:  
Quaderns Crema, S. A.

ISBN: 978-84-17902-32-2  
DEPÓSITO LEGAL: B. 6788-2020

AIGUADEVIDRE *Gràfica*  
QUADERNS CREMA *Composició*  
ROMANYÀ-VALLS *Impressió y encuadernación*

PRIMERA EDICIÓN *abril de 2020*

Bajo las sanciones establecidas por las leyes,  
quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización  
por escrito de los titulares del copyright, la reproducción total  
o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento mecánico o  
electrónico, actual o futuro—incluyendo las fotocopias y la difusión  
a través de Internet—, y la distribución de ejemplares de esta  
edición mediante alquiler o préstamo públicos.

## CONTENIDO

1. Una larga nube de humo	9
2. Los infinitos espacios que ignoro y que me ignoran	17
3. Un cuaderno de notas, ya descolorido	28
4. La Gare de Lyon: una estación romántica	44
5. La noche en que asesinaron al Orient-Express	60
6. Montecarlo: estrellas en un vagón de Lalique	70
7. Los tres vagones del primer Expreso de Oriente	92
8. Aventuras y tragedias en un cuento de hadas	100
9. Los trenes de las muchachas en flor	111
10. <i>Glamour y art déco</i>	118
11. Una deliciosa literatura de esnobismo y crímenes	130
12. Lo importante no es el día, sino la hora	151
13. El mundo de ayer en un <i>Baedeker</i>	165
14. Andén Ocho, Victoria Station	179
15. « <i>All aboard! En voiture, s'il vous plaît!</i> »	186
16. Misia Sert y la estrategia de las alas de las mariposas	196
17. Intrigas y romances en una Europa sin fronteras	202
18. ¿Cómo consiguieron meter un piano de cola en el Bar Car?	218
19. Se encienden las luces	235

20. La hora de soñar	245
21. Los exiliados del Orient-Express	258
22. Lausanne: café, croissants y la prensa del día	269
23. Se siente el Sur	274
24. Un relato de amor para la <i>Voiture Chinoise</i>	281
25. Es peligroso hablar de Venecia	291
26. A través de los Balcanes, hacia Turquía	306
27. La noche oscura de la estación de Bucarest	316
28. Hace medio siglo, en un vagón de tercera	329
29. Una alfombra mágica en Estambul	337
30. Las habitaciones de atrás del Pera Palace	344
31. Noches de piano y rosas en el viejo Estambul	352
32. No podemos pedirle al tiempo lo que sólo da la distancia	366

*Dedico este libro a las mujeres y hombres que trabajaron y trabajan en los trenes. Ellos abrieron las vías del mundo, construyeron túneles, viaductos y fronteras, contribuyeron a la comunicación y al entendimiento de los pueblos, despejaron caminos, transportaron viajeros, mercancías y correos, y fueron el alma y el brazo de la civilización. Fueron también los primeros en caer en las guerras, los primeros en la Resistencia y los más valientes al llevar los auxilios a los pueblos en la paz.*



## UNA LARGA NUBE DE HUMO

Tres golpes discretos se oyen en la puerta del compartimento y suenan en la madera lacada con un eco excitante que me recuerda el bullicio alegre de los tacones de una amiga lejana. Toc, toc, toc... Me parece que estoy soñando. Ella me suelta las manos, se echa hacia atrás y, con los labios entreabiertos, espera que la bese. Siempre ocurre así en las novelas.

A veces es el camarero que llama para el *second sitting* de la cena, o que trae el desayuno con el café humeante, la mermelada—densa, voluptuosa y con un aroma intenso de naranja—y los croissants, recién horneados en el comedor de la Gare de Lausanne. Con el servicio impecable, la bandeja de plata inglesa y la vajilla de Limoges, nos deja un florero con una orquídea violeta. Otras veces es el asistente del vagón, Mister Moulton, que trae la prensa del día.

—*No murders last night, sir?*—me pregunta con una sonrisa.

Cuando cierra la puerta le digo a Tatiana:

—Esta vez no son los malvados agentes de tu país.

—¿Estás seguro? Siento un ardor del pecho a la nuca, como si me hubiesen dado un narcótico.

—Al fin tendremos mil y una noches para nosotros...

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 re-

flejos fugaces de las estaciones: luces blancas de Lausanne, anaranjadas en Venecia, amarillas en Belgrado, rojas en Sofía y azules en Estambul. Basta abrir un dedo la ventanilla—una rendija en el momento justo—para sentir los olores de los países: el perfume de pino en los bosques de Austria, el olor de los limoneros de Italia, el aroma de las vendimias en Francia y la fragancia dulce de las acacias en Rumanía.

Paul Morand evocaba el paso de la frontera española, cuando venía de París en el Sud-Express, como un perfume limpio de mar y un borrón de hollín que entraba por la ventanilla, dejando una pequeña mancha en la almohada del coche cama: «el carbón de Asturias». Eran los años de mi infancia, y los amaneceres de la posguerra olían todavía a pan candeal, al café de achicoria que se cocinaba en las cantinas de las estaciones, al despertar alegre de los naranjos y al carbón de nuestras minas, porque nuestra tierra pobre guardaba un calor de madre en sus entrañas.

Recordamos a una muchacha en una estación. Y, al pasar el tiempo, no sabemos si aquella noche dormimos mirando sus ojos o con la luna que se levantaba sobre los trenes abandonados en las vías muertas. La memoria es así: cuando se borran unos recuerdos, se alumbran otros con una claridad mayor.

La literatura del tren tiene que ser, por fuerza, impresionista y confusa. Se funden los recuerdos en nuestra vida, igual que se suceden las estaciones, más allá de cualquier argumento. Todo se vuelve pequeño cuando nos ponemos en viaje. El tren nos da un destino, una distancia, un más allá sin trascendencia ni juicio final. Y eso hace más bellas y voluptuosas las historias que, como las noches del tren o las aventuras de amor, no tienen principio ni fin.

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 europeos, la inmortalidad comenzaba en el misterioso compartimento de un tren: entre los paneles de roble y nogal que olían a cera fresca, sobre los asientos de terciopelo con las iniciales W.L. (Wagons-Lits), y en aquellos vagones restaurante del Orient-Express que ofrecían en su carta: ostras, rodaballo en salsa verde, filete de buey con *pommes château*, pastel de jabalí con una salsa *chaud-froid*, crema bávara con chocolate y pastelería vienesa. Los vinos se elegían según el recorrido: un Chablis, un Corton o un Montrachet en Dijon; un Schloss Johannisberg en Karlsruhe; unas vendimias tardías en Estrasburgo, y un Valpolicella en Venecia...

En mi infancia me gustaba pintar trenes con su larga nube de humo. Sacaba de mi plumier los lápices de colores, como si fuesen varitas mágicas, llenas de estrellas. Estaba convencido de que el polvillo de la mina de los lápices era como el de las mariposas, y lo guardaba en una cajita. Había visto que los trapecistas del circo se frotaban las manos con talco, y pensaba que éste era el secreto que les permitía volar.

Pintaba trenes mojados bajo la lluvia, viajes de campo llorado; como una vislumbre húmeda de la vida. No olvidaba el detalle de los fuelles entre los vagones. Quizá la afición me venía de que mi niñera tenía un novio que era maquinista de ferrocarril, y me llevaba cada día a la estación. Ella era francesa y muy fina.

—No digas *wagon*—me reñía—, que eso es sólo para el transporte de los animales. Los viajeros vamos en *voiture* o en *carrosse*.

Mientras ella se besaba a escondidas con su pretendiente, me calaba la gorra y me figuraba que los trenes—silbando, jadeando, envueltos en humo—entraban y salían de las estaciones, porque yo era el jefe de la estación, y el mundo entero dependía de mis gestos y se atenía a mis órdenes. Las locomotoras se distinguían por letras y números, y la más poderosa era la BB 9004, una máquina eléctrica francesa que había alcanzado, en un tramo recto de las Landas, una velocidad de 331 kilómetros por hora. La BB (Brigitte Bardot) era también, para mi generación, la locomotora de nuestros sueños: un símbolo de nuestras fantasías eróticas. Con ella uno dejaba de ser el «jefe de estación», y se convertía en el «jefe de tracción».

Locomotoras, furgones, coches, carruajes, carrozas y vagones: yo era el dueño de todo cuanto se movía. Debo decir que esa sensación de poder me acompañó hasta que le oí decir a Sacha Guitry que era mejor ser botones en un hotel de lujo y manejar la puerta giratoria, cincuenta veces por hora, murmurando al paso de los reyes y los millonarios: «Sortez! Entrez! Entrez! Sortez!».

Llevé tan lejos mis aptitudes de *bellboy* que el novio de mi niñera se lo tomó en serio y me trataba como a un esclavo:

—Sí.

—Dime «señor jefe».

Se parecía a Buster Keaton y, como *El maquinista de la General*, sólo tenía dos amores, su locomotora y su novia; en la locomotora el retrato de su novia y, en casa de ella, el retrato de su locomotora.

—Muy bien—me dijo mi padre, el día en que le expliqué que quería ser jefe de estación—, pero dile a tu «señor jefe» que, si vuelve a fumarse uno de mis puros, lo pongo en la calle... a él y a su locomotora.

Los trenes españoles de los años sesenta y setenta con-

servaban todavía algunos vagones históricos de la Compañía de los Wagons-Lits que habían servido en la línea París-Irún-Lisboa: una de las más famosas en los años treinta. Recuerdo bien aquellos viajes con mis padres, cuando dejaba la cortinilla un poco abierta y me dormía contemplando las luces y las sombras que volaban fugazmente por el compartimento. Parecía que las mariposas atrapadas en las farolas de las estaciones viajasen con nosotros. Y todavía me duermo, algunas veces, pensando en los abrigos que se mecen en las perchas de los trenes. Debe de tener alguna interpretación freudiana, porque siempre hay algún aficionado dispuesto a encontrarle un significado a las cosas que tienen pelo. Pero no hay nada que me dé tanto placer como ser perseguido en sueños por abrigos cariñosos que andan sobre tacones... Al llegar a Lisboa se vuelven gatos que cantan fados.

No puedo olvidar aquellos coches españoles, decorados con originales marqueterías de Maple y Morrison. En el nuevo Orient-Express reconocí a uno de ellos que hacía aún, a comienzos de los años setenta, el trayecto de Madrid a Santander, si bien ahora está espléndidamente restaurado. Ha tenido una novelesca historia, soportando los fríos inviernos del Báltico en la línea París-Riga. Sirvió también de hotel durante la Segunda Guerra Mundial, y circuló luego en el Train Bleu y en el Venice Simplon-Orient-Express.

Al Costa Vasca Express perteneció el coche cama donde ahora viajo, diseñado por René Prou, uno de los genios del *art déco*, que trabajó también para el Waldorf Astoria.

Observo los paneles de marquetería con las incrustaciones de flores estilizadas que se hacían con yeso de París. Es como viajar en sueños por Park Avenue o como dormirse en una pintura de Mantegna. Sé que Coco Chanel adoraba este vagón y que había viajado en él hasta su casa de Biarritz. A veces llevaba un loro y un mono, pero disputaban

entre ellos y no la dejaban dormir. «Creo que se pelean y se insultan en brasileño», decía Coco. Era un tren para acostarse con Chanel 5, pero Coco prefería dormir con Paul Iribe que, en aquellos años, acababa de diseñar los dibujos de *Boule Noire* de Arpège. Ella era especial, desordenada y fantástica, igual que una gitana de piel morena, con unos dientes tan blancos como las perlas que llevaba al cuello. Dormía en sábanas de hilo, aunque no le importaba que la cama estuviera revuelta. Ella era el satén—*satín satan*—, el crespón de China y la gasa; la orquesta de jazz en negro ilusión. Paul Iribe, por el contrario, era la cama revuelta. Y a ella le gustaba más el olor del jabalí enamorado que las flores y los aldehídos de sus perfumes. «Los mejores perfumes—decía—se hacen con los órganos sexuales de los machos y no de las hembras».

Con Iribe vivió Coco Chanel una verdadera pasión, a pesar de que ella odiaba estas situaciones atléticas en las que «cada día hay que vivir el milagro, como si fuese un Lourdes continuo». Él era, sin duda, un genio, igual que lo había sido su padre, un ingeniero vasco que se casó con una gaditana, María Teresa Sánchez de la Campa. De este matrimonio nacieron hijos dotados de una inteligencia fulgurante y espléndida. Y heredaron también del padre un carácter rebelde e inconformista, dado que eran capaces de cualquier cosa si alguien les contrariaba.

Arquitecto y diseñador, Paul Iribe revolucionó el *art déco*, dibujando en las revistas de moda sus heroínas provocativas de ojos negros, gesto ambiguo, labios golosos y cuerpo insinuante. Guardo algunos de sus anuncios, tan magníficos como el del Dubonnet (era un aperitivo clásico con vino generoso y quina, que se servía también en el vagón restaurante del Orient-Express) o el del quitamanchas Colas, «que elimina incluso las manchas del leopardo».

Iribe tuvo a Mallarmé como profesor de inglés, pero

pronto comenzó a dibujar para la moda, seduciendo a sus clientas con unos figurines de amas de casa vaporosas que los maridos rompían, porque pensaban que eran obscenidades.

Yo creo que fue Paul Iribe quien «creó» a Coco Chanel. Y fue él, desde luego, quien le enseñó a manejar el color del ébano en contraste con los blancos, travesando y jugando al exotismo y a la provocación del arte negro, porque había nacido en Madagascar. Nadie como ella, campesina rebelde de ojos color piedra, para entregarse a esta estética, para hacer añicos los viejos *bibelots* de *biscuit*, para comprender las tapicerías de piel de pescado seca, para divertirse cuando envolvía a las millonarias en hule—como si fuesen mesas de cocina—, o vestía a las vampiras de ébano y a Gloria Swanson con perlas. Nadie como Coco para entender a Iribe, para soportar sus celos—él la amaba con una pasión tan shakesperiana que sentía celos de su pasado—y para abandonar su cuerpo a la miel de los espejos barrocos. Ella era delgada y él tenía la obesidad de los diabéticos, pero se amaban con la pasión del saxofón y el negro, *mahogany* y ébano, Coco y Paul...

Los compartimentos del Orient-Express son de teca y caoba, decorados con preciosas marqueterías. Y las cortinas de damasco, se sostienen con alzapaños y cordones dorados. Nelson, otro maestro del diseño, realizó los bellísimos paneles con motivos florales que adornan algunos vagones. Y se han restaurado todos los detalles, hasta los frisos cromados con flores que sostienen las redes portaequipajes, y las puertas lacadas con sus manillas de latón dorado.

Por la noche, el servicio prepara las camas con las sábanas—ayer de seda, hoy de finísimo hilo de algodón—, las colchas de lana inglesa y los edredones de plumas. En ningún otro sitio puede leerse a Zola tan displicentemente

como bajo la luz de las pantallas del Orient-Express, cuando se cierran las cortinas de flores, convirtiendo la literatura naturalista en una tremenda vulgaridad. Enseguida se nota que a Zola le gustaba más la locomotora que los vagones de lujo. Lo suyo era *La bestia humana*.

## LOS INFINITOS ESPACIOS QUE IGNORO Y QUE ME IGNORAN

He salido más de una vez de Victoria Station, en el antiguo Orient-Express de los años cincuenta y sesenta. En la memoria de mi infancia guardo la imagen de las taquillas y los horarios, donde se anunciaban las horas de salida de los trenes que—partiendo de la *Platform 8*—enlazaban con los «*ferries across the Channel*».

«Me gusta el *tempo* del Orient-Express—escribió Agatha Christie—, ataca con un *allegro con furore* cuando sale de Calais [...] disminuye en un *rallentando*, mientras marcha hacia Oriente, hasta transformarse resueltamente en un *legato*».

Los vagones ingleses tenían colores más claros—tierra tostada y crema—, y sonaban con una musiquilla diferente (*clickety-clack, clickety-clak*), al moverse sobre los raíles. Las estaciones británicas se diseñaron desde el primer momento para la comodidad del viajero, y la altura del andén estaba perfectamente calculada, al nivel de las puertas. Por eso no había que disponer de taburetes ni se necesitaba la ayuda del conductor para subir a los vagones, como ocurría en los primeros trenes continentales; o aún más complicado en Rusia, donde unos galantes y forzudos empleados transportaban en brazos a las señoras y a las niñas, salvando los andenes helados, levantándolas cuidadosamente al llegar a los compartimentos y depositándolas en sus asientos como si fuesen cisnes. ¡Qué escena tan pintoresca en un país nacido para el ballet!

Los trenes británicos llevaban, pintados en sus costados, sus nombres (*Ibis, Audrey, Perseus, Cygnus, Zena, Vera, Ione*), a diferencia de los vagones continentales—de color

azul oscuro con una banda amarilla—, que se identifican con simples números.

Los británicos lucen también el escudo de armas de la Pullman Car Company, pintado en el flanco, aunque es distinto de los grandes blasones de bronce dorado (dos toneladas de peso) de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. No faltan leones en las divisas heráldicas de ambas compañías, pero los continentales pueden presumir de que su insignia fue un privilegio otorgado por el rey Leopoldo II de Bélgica a Georges Nagelmackers, el fundador de Wagons-Lits.

Según el tamaño de las vías y el estilo de los trenes podían reconocerse los países. En Rusia eran grandes y desartados; olían a leña de abedul, a pieles, a té caliente y a cigarrillos rusos. Estaban pintados de color castaño claro. En medio de la nevada, si viajábamos en el primer vagón, se oía el aliento caliente de la locomotora y el juego de las bielas, como el ritmo del corazón en un poema de Pushkin. Por la noche, en las estaciones medio desiertas, las órdenes de los empleados, los pasos de los vigilantes y las conversaciones apresuradas en el andén dejaban en el aire gélido un diálogo inacabado de Pasternak. Uno podía adivinar siempre en qué lugar se encontraba, escuchando el acento de los viajeros, porque la pronunciación uvular de la erre de San Petersburgo iba haciéndose más ligera y menos gutural, a medida que el tren nos acercaba a Moscú. Con las frases entrecortadas se oía el largo—dilatado—suspiro de la locomotora. Y, luego, se escuchaban tres tañidos de campana, mientras el tren arrancaba lentamente—muy lentamente—, confundiéndose con la neblina de los bosques acuarrelados por la luz de la luna.

Conocí todavía en mi infancia las viejas y orgullosas locomotoras de carbón, y considero que el tren—lo mismo que las pinturas de Turner y de Monet—es más bello



cuando rueda envuelto en nubes impresionistas de vapor.

«Esta vida me ha enseñado—escribió César González Ruano—que no hay que insistir sobre la belleza de las tierras, de las criaturas ni de las cosas. Que debería uno tener el valor estético de ser siempre y en todo viajero, sólo viajero, porque, al fin, el mejor recuerdo es el de aquello que no se tuvo nunca, y los ojos más bellos fueron los ojos que en una madrugada lívida vimos desde nuestro vagón de ferrocarril, en la ventanilla de otro tren que se cruzaba irremisiblemente con el nuestro».

Los viajes son así. Los compartimentos del tren, los camarotes de los barcos y las habitaciones de hotel nos permiten dejar de ver los muebles de casa, tan sólidos, tan familiares y tan bien elegidos, que acaban convirtiéndonos en prisioneros de su omnipresente cotidianidad. Para pintar como Van Gogh hay que salir de casa con el caballete a cuestas, meterse en un campo de girasoles y dejarse abrazar por el sol. Si uno cierra los ojos puede lograr otra cosa, más parecida a Picasso. Pero, para pintar las manzanas de Cézanne, hace falta dejarse llevar por el espacio, hasta que el peso de la atmósfera dibuja la idea.

Nuestro pensamiento está influenciado por las limitaciones y formas del espacio, y nuestras ideas se adaptan irremisiblemente a nuestro entorno. De ahí proceden todas las mezquindades de la burguesía: esa clase domesticada que contempla el mundo desde un sillón orejero y no sabe imaginar nada más lejos; esa gente que no tiene otro ideal que comprarse una casa más grande con un sofá más amplio, y que considera—como diría Byron—que el amor es lo más parecido que hay a un contrato fijo o a una propiedad inmobiliaria. Nunca enseñarán a sus hijos que se puede tener fortuna sin ser rico. La burguesía reclama la sujeción a las conveniencias, y por eso excluye la originalidad, la pasión, la individualidad y la libertad de la vida bohemia:

condiciones que, por el contrario, son propias del espíritu y del talento. Hay burgueses que hablan mucho del «más allá», pero al ver la estrechez de sus opiniones, uno se pregunta en qué estación del «más acá» se han bajado del tren.

Hay un espacio infinito («*l'infini immensité des espaces que j'ignore et qui m'ignorent*», diría Pascal) que no conocemos hasta que nos ponemos en marcha. Me parece que la gente que no muestra interés por la religión pierde el tiempo moviéndose de un lado para otro, pues todo lo que he podido ver a este lado de la vida—salvando matices—se parece y se repite bastante. Para ser un buen viajero hay que sentirse atraído por el más allá. Por eso me cuesta comprender a ciertos nacionalistas, ya que no veo la razón para ser de aquí pudiendo ser de allí.

Creo que las leyes de protección de la privacidad deberían prohibir que alguien tenga que declarar en ningún documento el lugar donde ha nacido. No pienso que este dato añada mayor luz a nuestra identidad, ni tenga que ser conocido por nadie a quien no queramos revelárselo. Y no entiendo por qué se eliminan de la documentación los méritos académicos o los títulos nobiliarios—en defensa de una pretendida igualdad—y no se suprime el lugar de nacimiento, que no revela absolutamente nada de la personalidad de un individuo, y que sin embargo puede ser usado ladinamente por los nacionalistas para atribuirle a uno ideas o creencias de vecindad que no comparte. Al menos en mi caso, no habiendo nacido en el Renacimiento y no siendo *di stirpe angelico*, no tengo nada de lo que presumir.

Cuando el paisaje cambia fugazmente en las ventanillas del tren, cambian también nuestras ideas, se desenfocan nuestras referencias y renacen nuestros pensamientos. La soledad y el aislamiento de los días pasados en el exilio nos hacen recordar calladamente a nuestra patria y a nuestra gente, igual que las separaciones nos hacen añorar y com-

prender mejor a los que amamos. Me encanta cruzar las fronteras porque, a los dos minutos, me siento feliz—no hay felicidad sin añoranza—en minoría y como extranjero. El mundo sería horrible si no fuese rodante y redondo, y la misma luz del día o la misma luna nos iluminase por igual y siempre. Es lo que me hizo admirar a Byron cuando supe que entró en la Cámara de los Lores y se dirigió, directamente, a los bancos de la oposición.

Casi todos los trenes británicos sufrieron destrozos terribles durante los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial. Algunos se salvaron con desigual daño, operando como restaurantes o cantinas para los soldados. Pero, al acabar el conflicto, sólo quedaba la mitad de los doscientos vagones (*parlour cars*, cómodos carruajes con sillones y mesas para viajar de día) que había poseído la British Pullman Car Company. En la preciosa marquetería de muchos de ellos había fragmentos de metralla.

Los doce barcos que hacían la travesía entre Dover y Boulogne o Calais se hundieron bajo las bombas de la aviación alemana, al igual que tuvieron que ser reconstruidos los puertos del Canal de la Mancha. Desgraciadamente no fue posible recuperar aquellos paquebotes que transbordaban a los pasajeros del *Orient-Express* hasta el continente, a excepción del *Canterbury*, que fue reflotado y volvió a navegar en los años de mi infancia.

Cuando mi padre me relataba la historia del *Canterbury*, yo levantaba mis ojos asombrados de niño hacia la alta chimenea amarilla y negra, y me emocionaba pensando que estábamos navegando en un barco que había transportado tropas a las playas de Normandía y había sobrevivido al día heroico del Desembarco.

Desde 1946 los Pullman fueron renaciendo en las líneas

británicas, especialmente en la Golden Arrow que hacía el trayecto entre Londres y Dover, para enlazar luego con los trenes continentales de La Flèche d'Or.

Los problemas para recomponer la línea del Orient-Express eran incontables. El tren llegaba de Londres a Estambul, pero no podía alcanzar Salónica y Atenas, porque los enfrentamientos entre los ocupantes británicos y las guerrillas comunistas hacían intransitable la Macedonia griega. ¡Macedonia, uno de nuestros reinos más antiguos! ¿Es posible pensar en Europa sin esta patria histórica de nuestra cultura?

Los países del Este se esforzaban por crear enlaces locales entre Praga, Varsovia, Bucarest y Belgrado. Pero, en 1947, las autoridades del imperio soviético cerraron definitivamente las puertas de su infierno. Un año antes, Winston Churchill había ya acusado a Moscú de haber roto Europa, haciendo caer sobre ella un Telón de Acero.

Había una diferencia sustancial entre el espíritu de progreso que distinguió al histórico socialismo europeo—internacionalista, culto y civilizado—y el nuevo imperialismo comunista, dirigido por tiranos brutales, por comisarios nacidos en asambleas tumultuarias y por militares de fortuna. Unos y otros se llamaban internacionalistas y progresistas, pero los socialistas aspiraban a la justicia, a la apertura de los horizontes espirituales y a la libertad, mientras que los comunistas significaban una recesión pastoril, arcaizante, totalitaria y tribal en la cultura europea.

En 1951 las autoridades búlgaras cerraron la frontera con Grecia, obligando a los viajeros a detenerse en Sofía o Sviленgrad, según les venía en gana. Y, cuando el tráfico volvió a reanudarse, un año más tarde, había que hacer un rodeo por Salónica, evitando Bulgaria. Este viaje—bajo la amenaza de las guerrillas y de la guerra civil—era un delirio y sólo podía hacerse de día, de tal modo que los vagones pasa-

ban la noche confinados en la estación de Alejandrópolis. De mañana los viajeros continuaban el viaje hacia Atenas, escoltados por soldados, tanques, vagones antiminas y carruajes blindados con artillería. Nunca hubo un «tren de lujo» más protegido ni más peligroso.

Los países comunistas desarrollaron entonces un verdadero delirio persecutorio, acosando a ciudadanos que intentaban escapar de los presidios y fronteras que ellos controlaban despóticamente. Pasar las fronteras era una locura, porque los policías podían detener a cualquiera, haciéndolo descender del tren. Desplazarse por los países divididos, como Austria o Alemania, encerraba peligros incalculables. Los pobres fugitivos se escondían y se encerraban en cualquier parte, y la policía no paraba de forzar las puertas de los lavabos, de pedir los pasaportes y de registrar a los viajeros. Los coches cama eran revisados mil veces en cada aduana, ya que la obsesión era detener a los traficantes de divisas. Monedas de oro, joyas, sellos con gran valor filatélico, objetos de arte y todo cuanto pudiese ser cambiado por dólares, escapaba de los países cautivos y sojuzgados del Este de Europa; sin olvidar el pequeño comercio de relojes, tabaco, radios y aguardientes, que se compraban y vendían de manera clandestina.

Ya en las fronteras de Hungría y de Rumanía, el tren permanecía parado cinco horas, y cualquier viajero o viajera podía ser obligado a desvestirse, a fin de que la policía pudiera cachearlo mejor. A veces molestaban así a una señora, sin otro objetivo que confiscarle unas medias de seda. Y, para no tener problemas, era mejor entenderse amistosamente con la policía, ofreciendo unos cigarrillos o cualquier otro soborno.

Cuando, al acabar la Segunda Guerra Mundial, se inauguró el Arlberg-Express, que hacía el trayecto desde París a Viena, la línea que podríamos llamar del Tercer Hombre se

convirtió también en la frontera de escape de algunos nazis y en el escenario de muchas intrigas de contrabando, delincuencia y espionaje. Muchos de los criminales de la Gestapo que huyeron en aquellos años utilizaron estos caminos. Y no pocos inocentes, que pudieron conseguir algún dinero o lograron ayuda para escapar, compartieron la misma ruta de sus verdugos, hasta poder embarcar en Marsella, Génova o Lisboa, y llegar a los puertos de libertad de Latinoamérica o de los Estados Unidos. Y, a esa oleada, hay que sumar los exiliados de todos los regímenes comunistas del Este que tenían pocas posibilidades de sobrevivir, si eran capturados en el tren.

El tren especial militar que hacía, tres veces por semana, el trayecto Estrasburgo-Berlín era aún más siniestro. Se creó en 1945 para asegurar las comunicaciones con la Alemania ocupada por los aliados, y hubo que habilitar un «corredor especial» para salvar el trayecto, atravesando las fronteras impuestas por la división del país. El convoy de ocho vagones circulaba principalmente de noche, y eso le añadía un misterio fantasmagórico. Los enfrentamientos entre la policía soviética y los militares franceses que viajaban en el tren eran continuos. Además, las ordenanzas obligaban a llevar las ventanas y las cortinas cerradas, y los estores bajados. Pese a todas esas precauciones y a la extrema vigilancia, se producían con frecuencia intentos de fuga de los empleados que venían de la zona soviética, incluyendo algún maquinista que se arrojaba en marcha desde la locomotora al salir del infierno del Berlín soviético. Y, al entrar en la República Democrática Alemana, las puertas eran cerradas con llave y aseguradas con cadenas, para que nadie escapase.

Joseph Kessel escribió páginas maravillosas sobre el resquemor que sentían los bolcheviques ante los trenes internacionales. Conocía mejor que nadie aquel mundo de dela-

ciones y miedos, porque—al margen de su heroica carrera como aviador de combate en las dos guerras mundiales—había participado como voluntario en el cuerpo expedicionario que los franceses mandaron a Siberia en 1918. Siendo un muchacho de veinte años había luchado con los Blancos contra los Rojos, intentando mantener el control de la línea del Transiberiano. Y, enredado en las locuras de aquella guerra, llegó al otro extremo de Siberia, cuando ya el armisticio se había firmado. Hablaba ruso, y así consiguió ser nombrado jefe de la estación de Vladivostok.

En los seis deliciosos volúmenes de *Témoin parmi les hommes*, publicados entre 1956 y 1969, Kessel nos ha dejado constancia de sus viajes en tren y de sus experiencias como reportero. Entre tantísimas aventuras, relata el paso a medianoche por el «corredor polaco», en aquella Europa sometida a las divisiones de la posguerra. Al llegar a la frontera de la República Popular de Polonia, los pasaportes y documentos eran revisados mil veces, entre miradas de desconfianza, registros, gritos y amenazas. Y, en la estación, se oían martillazos y ruidos, mientras los soldados «sellaban con plomo el vagón para estar seguros de que nadie saliese ni entrase durante el trayecto».

La desmemoriada Europa tampoco se preocupaba mucho por estas historias—un cambio de los tiempos, como dirían muchos oportunistas—ya que ciertos «visionarios de la política» habían decidido condenar a nuestros trenes. ¡Un continente de pequeñas distancias, idóneo para «viajar» en coche y en tren, que acababa remedando las modas de Estados Unidos y hacía colas en los aeropuertos para «desplazarse» en avión!

Ser europeo es sentirse hijo de la civilización, del trabajo y del espíritu: poder vivir con sencillez en una aldea pequeña, rodeada de castillos antiguos y granjas laboriosas. Tuvimos arados y animales domesticados antes de que

quedásemos atrapados entre alambradas. El trigo, el vino, el aceite, los frutos, la pesca, la sal y el ganado fueron nuestra primera patria. Ser europeo es sentirse rico con unas estanterías cargadas de libros, dos cajones rebosantes de cartas y fotos, una chimenea encendida y el alma repleta de pequeños recuerdos; como las vitrinas y los cofres donde nuestras abuelas guardaban sus perlas, sus bisuterías, sus abanicos, sus cintas de colores y sus reliquias de amor. Ser europeo es vivir en un continente pequeño, conservando durante siglos memorias sagradas que el corazón confunde con sencillos recuerdos, descifrando manuscritos borrosos y libros herméticos, buscando consuelo a las noches del alma entre velas e iconos, coleccionando frivolidades queridas (bagatelas, a veces) y preciosos detalles. ¿Quién puede decir que no hay espíritu en el gotear de una fuente, en el tacto de una seda, en la transparencia de una vidriera, en el compás de un péndulo o en el vuelo de una paloma? Y eso modela nuestro carácter, diferencia nuestras lenguas—cada una de ellas colmada de palabras maravillosas para nombrar los pensamientos de la cultura y los sentimientos de la civilización—, y nos distingue justamente de los continentes grandes que vivían dispersos, antes de que se inventara el avión. Europa tiene la dimensión justa para los peregrinos, ya que puede recorrerse en tren, en coche o, aún mejor, a pie. Por eso también nos hemos enfrentado más veces entre nosotros mismos, porque tenemos nuestras diferencias inquietantemente cercanas.

La velocidad de comunicación aumentó con las locomotoras diésel y con la electrificación de las líneas. Los grandes expresos, que permitían disfrutar de los viajes nocturnos con sus buenos restaurantes y sus cómodos compartimentos para dormir, fueron desapareciendo, al par que se acortaban los tiempos de viaje. Hacer el trayecto de París a Bruselas en dos horas y media no permitía ya la an-



dadura elegante de los vagones, tapizados con las marqueterías florales del «*Étoile du Nord*», o con las lacas negras de «*La voiture chinoise*».

Las mil naciones europeas, con sus presuntuosas rencillas y ridículas distancias, se esforzaban por tener diferentes anchos de vía y complicadas leyes aduaneras, a la vez que mantenían conflictos sindicales y sociales que impedían la fácil circulación de los trenes internacionales.

Como es ya clásico en la historia europea, los ingleses fueron los primeros en querer ponerse a salvo de este caos; aún a costa de su propia ruina. En 1969 los Pullman británicos fueron desconectados de los trenes de Wagons-Lits que circulaban en el continente. El Brexit tuvo dos precedentes en la Historia o dos avisos, según como queramos valorarlo: la Iglesia Anglicana y la Compañía Pullman.