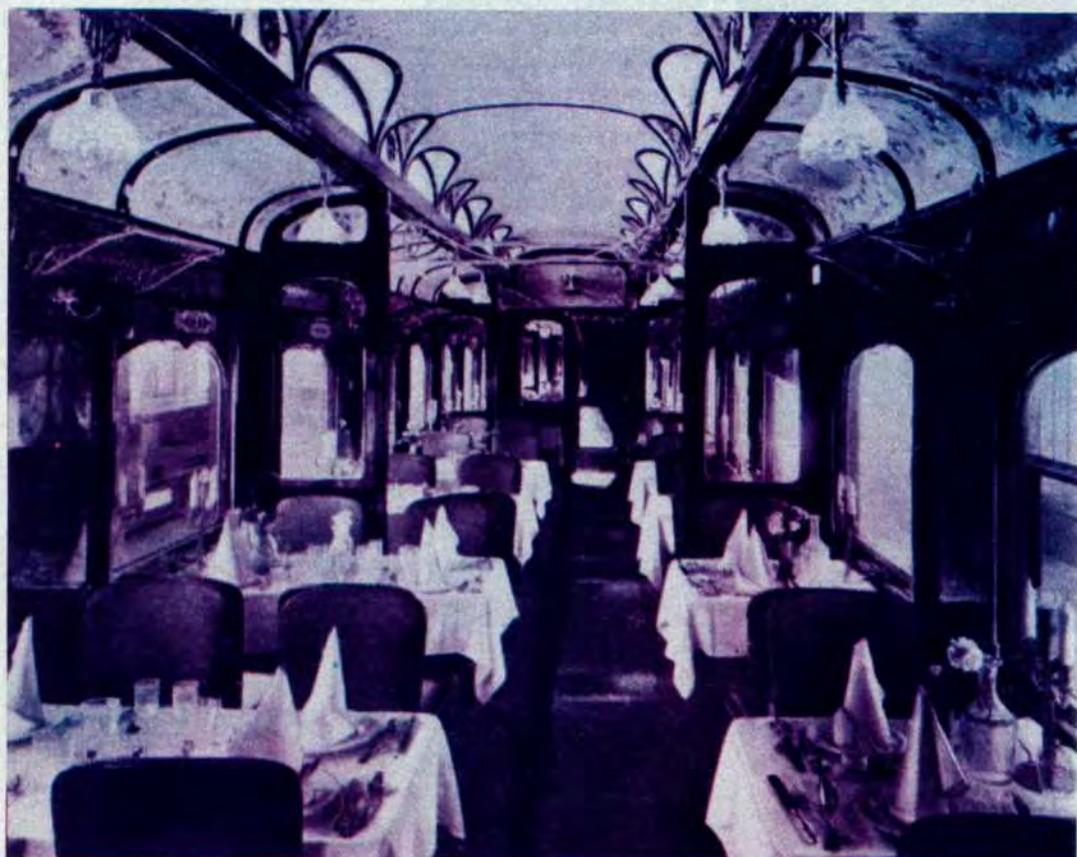


LA FASCINANTE HISTORIA DE LA COMPañIA INTERNACIONAL DE COCHES-CAMA

SEGUNDA PARTE



«Interior del salón-comedor del nuevo tren de lujo que circula diariamente entre Madrid y Sevilla». Abril 1911.



El tren «Andalucía-Expres», compuesto de dos coches-cama y salón-comedor.

DE LA GUERRA DE LOS «SLEEPINGS» A LA EPOPEYA DEL TRANSIBERIANO

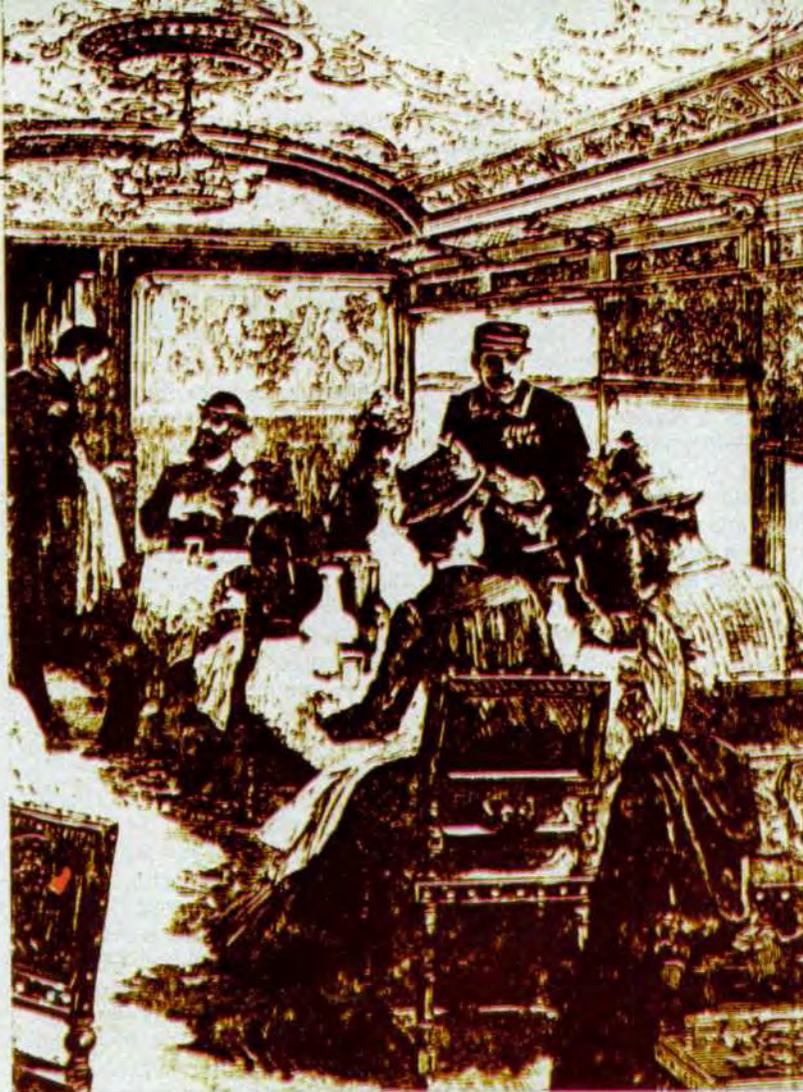
MANOLO MARISTANY

A CABA de estallar la guerra de los «sleepings», una guerra que no se consigna en los libros de Historia, pero que tiene más importancia de la que parece, pues no sólo se saldó sin muertes ni destrucciones materiales, sino que redundó en beneficio del ferrocarril europeo. De haber existido la televisión en aquellos tiempos, a buen seguro que hubiera inspirado a los guionistas una saga al estilo de «Dallas» o «Los Colby», pues reunía todos los elementos para convertirla en un éxito de audiencia. Empezando por miss Langtry y acabando por la Reina Victoria.

Pullman contraataca instalándose en Italia, en Turín, donde monta una factoría para construir sus coches. También consigue un contrato para acoplar un «pullman-car» a la cola del famoso correo de la India, el célebre «India Mail» de los viajeros, militares y diplomáticos ingleses que via-

jaban a la India. Mann y Nagelmackers se defienden con firmeza en el continente. Sobre todo en Europa Central, la Mitteleuropäische —de donde, años más tarde, surgirá, paradójicamente, la Mitropa, la rival de CIWL—, donde sus coches-cama han sido muy bien acogidos. Pero Pullman les reserva una sorpresa que hará que la camisa no les llegue al cuerpo. El 5 de marzo de 1875 desembarca en Dunquerque el primer «pullman-car», un monstruo de 20 metros de longitud, 18 toneladas de peso y amplio gálibo americano, equipado con un arma secreta: bogies de dos ejes, un sistema de rodamiento totalmente desconocido en el Viejo Continente. Su sola presencia relega a los «boudoirs-car» a la categoría de carricoches trasnochados.

Pero Pullman no ha tenido en cuenta la especial idiosincrasia europea —por lo menos la de sus clases acomodadas, que pueden permitirse el lujo de viajar en coche-cama—, a la que repugna la promiscuidad que impone un coche-dormitorio americano. Rápidamente como una centella, Mann se apresura a sacar ventaja de la si-



tuación y propala rumores escandalosos sobre lo que ocurre en USA a bordo de estos coches; que si las señoras son importunadas por desconocidos, que si los ronquidos de los caballeros impiden conciliar el sueño, que si

en ellos viajan parejas que no están casadas, que si tienen lugar orgías... La opinión pública acusa el golpe y la clientela se retrae. Mann logra convencer incluso a los directivos de la todopoderosa Compagnie du Nord.

Un viajero contemporáneo no soportaría la sobrecarga decorativa de los primeros coches-restaurante del «Orient Express».

—Mire usted —dice el director de la misma a un agente de Pullman que ha venido a quejarse de estos rumores insidiosos—, ya sé que es corriente que en América dos personas de la misma familia compartan la misma cama y que a los americanos no les moleste dormir amontonados en un coche-cama, pero en Europa, en Europa —repite, bajando la voz— todavía no hemos alcanzado tal grado de civilización.

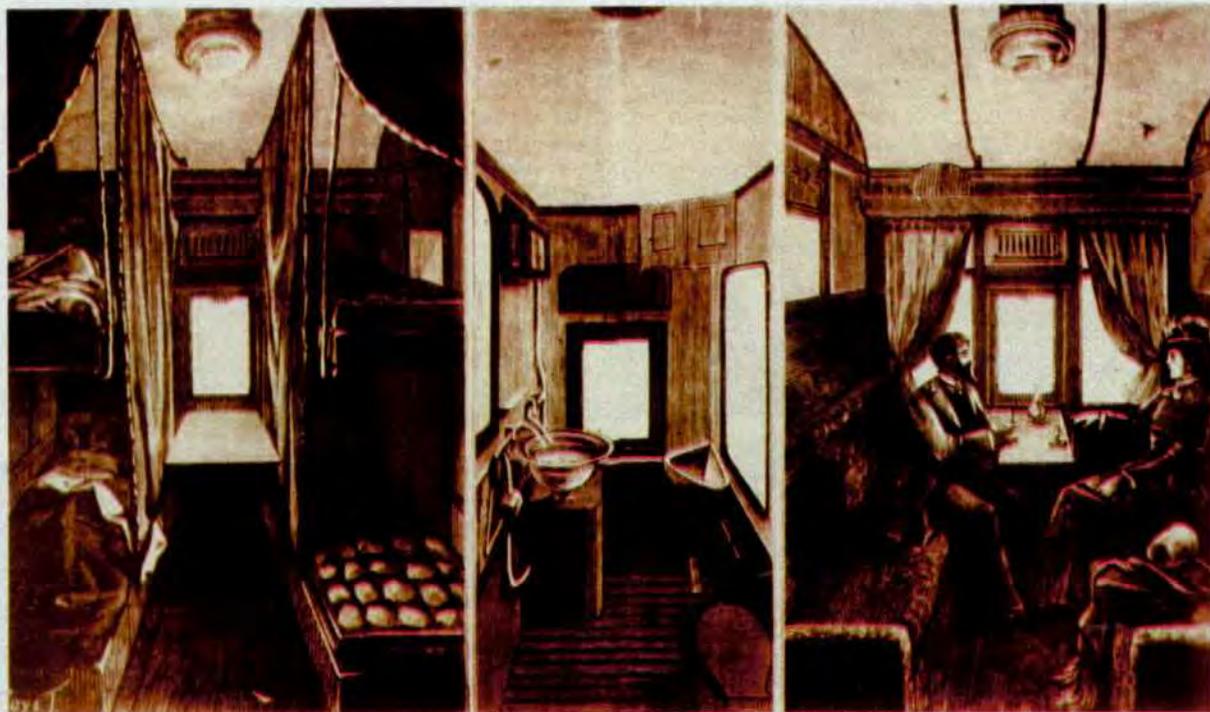
A la objeción moral se añade una técnica: el peso y el gálibo del «pullman-car» encuentran muchos obstáculos en las vías europeas.

La guerra de los «sleepings» prosigue con diversos altibajos, ataques, contraataques, apariciones en la prensa y artimañas de toda índole. El público asiste encantado a las escaramuzas, de las que sólo pueden derivarse ventajas, mejores precios y mejor servicio. Esta es la gran utilidad de la competencia. A finales de año, la diosa Victoria parece sonreír a la Mann Boudoir Sleeping Car Company. A esta ventaja ha contribuido decisivamente el dominio que ejerce sobre la orilla Sur del canal de la Mancha, la verdadera placa giratoria de Europa que orienta y distribuye la corriente generadora de tráfico procedente de Inglaterra. Pullman ha tenido que contentarse con hacer correr sus coches —extraordinarios, por otra parte— por Inglaterra e Italia.

La primera y más sorprendente víctima de esta guerra es el propio coronel William d'Alton Mann, que añora su Sur natal:

—Os cedo mi puesto, Nagelmackers, estoy cansado, quiero volver a América.

Nagelmackers continúa la batalla sólo. Las espadas siguen en alto. Pullman es un adversario coriáceo, un luchador nato al que respalda su poderoso imperio americano. En 1876 intenta repetir el éxito de la operación Pioner-Lincoln, sólo que esta vez, en lugar de un Presidente difunto, utilizará un maharajá indio y su harén, invitándolos a viajar a Italia en sus coches. Pero Nagelmackers le impide desembarcar en la orilla Sur del canal de la Mancha. El belga se siente fuerte. Tiene 53 coches en circulación y 20 contratos firmados en diversas admi-



A ambos lados, los diferentes aspectos que podía tomar un coche-cama a principios de siglo. En el centro, el cuarto de aseo («Las nuevas conquistas de la ciencia»).

nistraciones ferroviarias europeas. El 4 de diciembre de 1876 funda la Compagnie International des Wagons-Lits, esta vez con «des» (de los). Un accionista de peso es el Rey Leopoldo II de Bélgica, que le autoriza, o presta, los leones rampantes de su escudo para rodear las iniciales enlazadas de la compañía. Este mismo año firma un contrato con la reacia PLM para hacer llegar sus coches a la Costa Azul —el primer antecedente del «Tren Azul»— y para acoplarlos en la cola del «India Mail» ¡juntamente con los de Pullman!

Mil ochocientos ochenta es otra fecha histórica en los anales de la CIWL: aparece su primer coche-restaurante. Nagelmackers ha abatido los tabiques de un coche-cama alemán y lo ha equipado con una cocina y varias mesas. La verdad es que cuesta imaginarse cómo la idea no se le ocurrió antes, teniendo en cuenta que él mismo había comido en los coches-restaurante de Pullman en América.

El 23 de enero de 1883, los periódicos ingleses anuncian a bombo y platillo la puesta en servicio de un tren Pullman de peregrinos Calais-Bolonia-Roma. Se consigna también que los billetes deben adquirirse en las agencias Coock de Inglaterra. Nagelmackers se sobresalta profundamente. No es para menos. La combinación Pullman-Coock puede resultar invencible. Si los piadosos peregrinos, al mando de este doble de Phileas Fog, consiguen poner el pie en las playas de Normandía, es la ruina de la CIWL. Nagelmackers eleva su más enérgica protesta a los directores de las Compañías del Norte y la PLM, por cuyas vías circulará el mencionado tren. El tiene la exclusiva de dicha línea. Mr. Coock se excusa alegando que él no ha tenido arte ni parte en la operación periodística. Mr. Pullman ha-

bla vagamente de un mal entendido. Total, que todo ha quedado en un farol que ha intentado este caballero a la desesperada. Nagelmackers triunfa en toda la línea y los peregrinos se retiran de la cabeza de puente.

Nagelmackers celebra el final de la guerra de los «sleepings» poniendo en circulación el tran más famoso del mundo, el «Orient Express» o primer «Tren Expreso de Oriente», para hablar con propiedad, un tren directo París-Constantinopla, la ciudad de las mil y una noches, aunque en su primer intento los coches de la CIWL sólo llegarán hasta Giurgevo, una insignificante aldea rumana a orillas del Danubio. Para poner este tren en marcha, Nagelmackers ha tenido que recabar la autorización de las siguientes administraciones ferroviarias (y al mismo tiempo ponerlas de acuerdo entre sí): Compañía del Este francesa, Ferrocarriles Imperiales de Alsacia-Lorena, Ferrocarriles del Gran Ducado de Baden, Ferrocarriles de los Reinos de Wurtemberg y Babiera, Ferrocarriles del Imperio de Austria-Hungría y finalmente los del Reino de Rumania, una tarea que ha puesto a prueba su paciencia y sus dotes de diplomático.

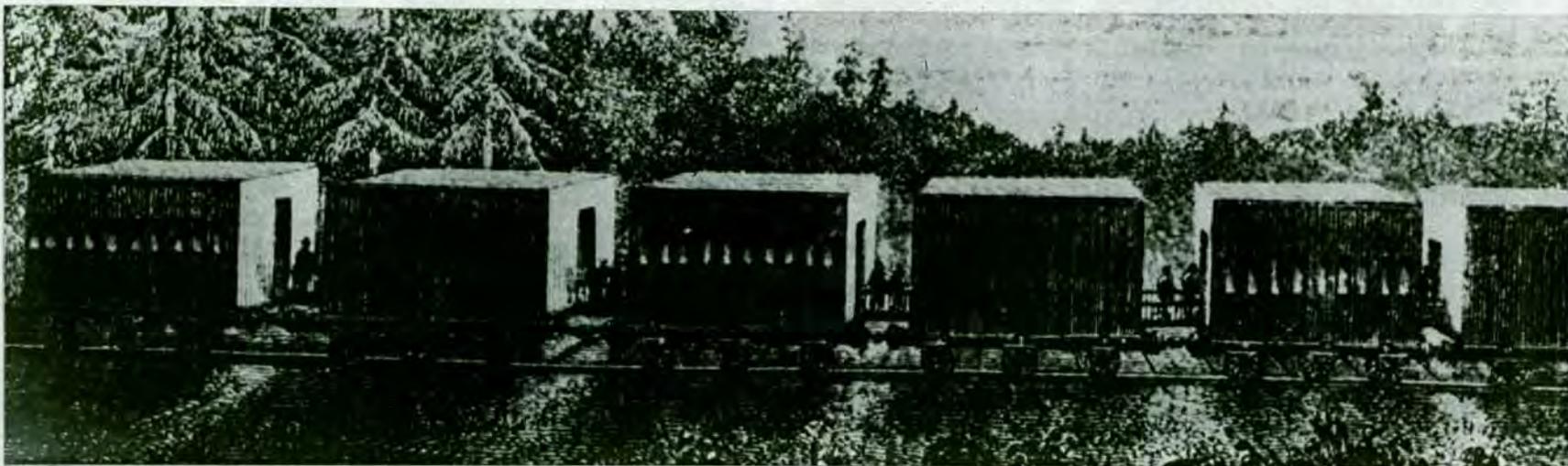
El 4 de octubre de 1883, la parisina Gar de l'Est es testigo de la histórica partida del primer «Tren Expreso de Oriente», compuesto por dos «wagons-lits», un coche-restaurante y dos furgones, todos especialmente contruidos para esta ocasión. Miden 17 metros, tienen pasillo interior, plataformas abiertas de acceso en ambos extremos y montan bogies. Nagelmackers ha aprendido la lección americana. Han perdido el estribo corrido y también su aire de carricoche. Es el tren más lujoso que se ha visto nunca. Sólo se echa de menos la presencia de bellas viajeras. Las damas brillan por su total ausencia. ¿Es ma-

chista Nagelmackers?, se preguntarán nuestros lectores. Nada de esto, sino todo lo contrario. Nagelmackers es un caballero de pies a cabeza que ha querido ahorrar imprevistas aventuras balcánicas a las damas, aventuras no precisamente galantes. Los viajeros y periodistas invitados del primer «Orient Express» han tenido buen cuidado de deslizarse en sus equipajes sus revólveres. Los países balcánicos acaban de sacudirse el yugo otomano y todavía no han acabado de encajar en el nuevo mapa de Europa ni asumir su nueva identidad, lo cual genera un clima de inseguridad y sobresaltos y favorece la formación de cuadrillas de bandoleros que hacen la guerra por su cuenta y asaltan trenes y estaciones. En una palabra: viajar por los Balcanes es toda una aventura.

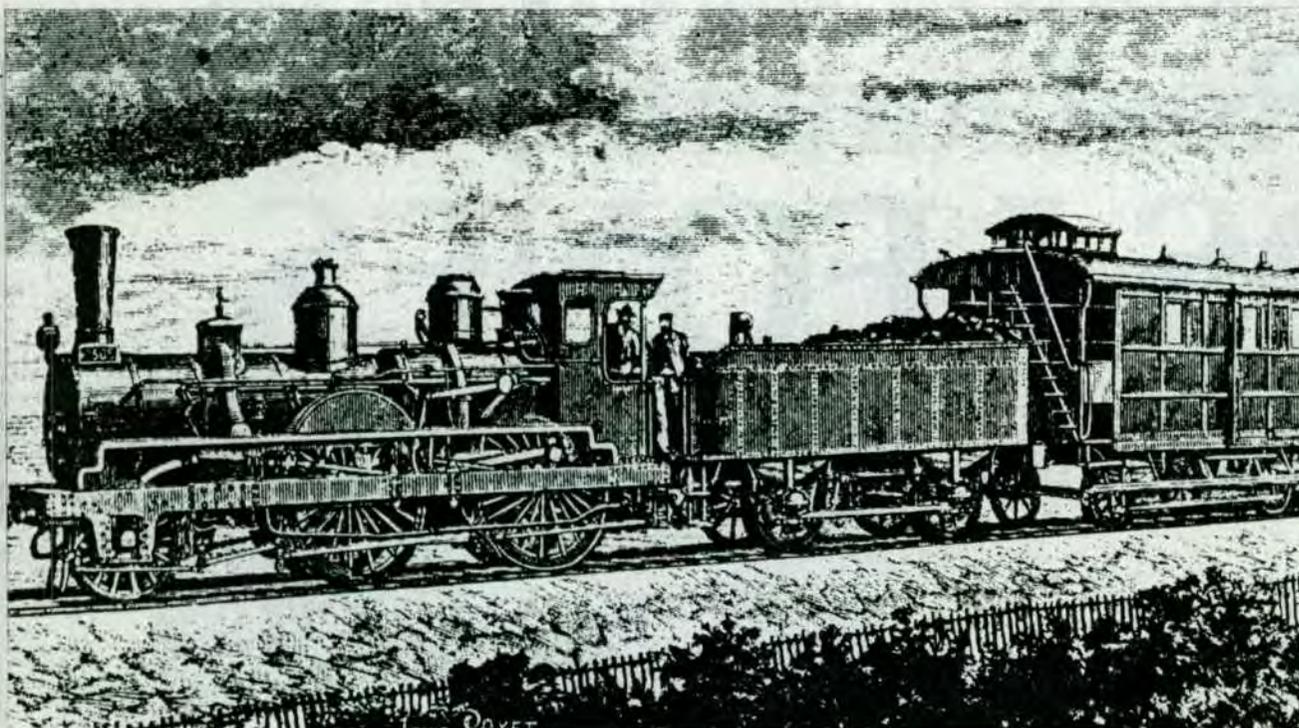
Hasta Giurgevo, en la orilla izquierda del Danubio, el viaje va sobre ruedas, la ruedas montadas sobre bogies. Aquí empieza la aventura juliovernesca. Un vapor de ruedas cruza a los viajeros a la otra orilla del Danubio, Bulgaria, y los desembarca en Routschouk, un caserío fangoso, en donde suben a un tren local que los llevará hasta Varna, a orillas del mar Negro, a una velocidad más oriental que exprés. Un vapor del Lloyds austriaco fondeado en la rada espera a los viajeros, cabeceando fuertemente a consecuencia de la marejada. Seis barcas los llevan hasta él, se abarloan a estribor y trepan a bordo por escalas de cuerda. Decididamente, las señoras han hecho muy bien quedándose en casa. La travesía por el mar Negro resulta de lo más movida y agitada y el corresponsal del «Times», un inglés de pura cepa, se marea como un vulgar continental. El colmo, una verdadera afrenta para el Imperio británico. La visión de las cúpulas y mina-

retes de la ciudad de Constantinopla reanima a los extenuados argonautas. Diez elegantes landós enviados por el propio Sultán esperan a los viajeros en el muelle de Top-Hani...

Así se inicia la leyenda del «Orient Express», que lo acompañará hasta el fin de sus días, hasta el extremo que mucha gente sigue creyendo que es un producto de la imaginación de algunos escritores fantasiosos. Su solo nombre, la fuerte carga de exotismo que encierra, basta para disparar la imaginación de la gente. La construcción del ramal directo, en 1898, Giurgevo-Constantinopla, por tierras de Bulgaria y la Turquía europea, ahorra un sinfín de molestias a los viajeros, pero no acaba con las aventuras ni el aura de misterio que envuelve este tren legendario. Es inevitable que ocurra así. El «Orient Express» es un puente ferroviario tendido entre Oriente y Occidente, entre dos culturas que se han combatido durante siglos y que ahora tienen ocasión de codearse y conocerse en unos pocos metros cúbicos neutrales. El «Orient Express» cruza toda Europa, desde la cuidada campiña alsaciana hasta la dilatada «putzsa» húngara, pasando por los Alpes coronados de nieve y las mismísimas tierras transilvanas del conde Drácula. En sus pasillos silenciosos se han cruzado pachás turcos tocados con el fez tradicional, archiduques austriacos, comerciantes de alfombras persas, condesas húngaras, traficantes de droga armenios, correos diplomáticos, mujeres fatales, milores ingleses, misioneros, bailarinas de la Opera de Moscú, peleteros siberianos, traficantes de armas, magnates del petróleo, grandes de España, «primas donas», agentes secretos de ambos sexos, maharajás indios, cardenales, odaliscas turcas, reyes, directores de orques-



Tren con intercurrencia entre coches, en Atlanta (Georgia), en 1864.



Un artista de la época vio así el «Orient Express» el día de su puesta en servicio.

ta, grandes duques rusos, escritores famosos... Pocos trenes del mundo, por no decir ninguno, han acogido una fauna viajera tan variada y variopinta.

El «Orient Express» ha acunado los sueños infantiles de Nubar Gulbenkian en brazos de su padre, que huye, como muchos compatriotas, de las matanzas de armenios decretadas por el Sultán Abdul Hamid, el Sultán Rojo. En una cabina del «Orient Express», el traficante de armas griego Basil Zaharof tiene una aventura galante con una aristócrata española, la duquesa de Marchesa (1), huyendo de su marido, que la quiere matar. En cier-

(1) Citada por Jean des Cars en su interesantísimo libro «Sleeping Story». Yo no he consultado el Gotha español, pero semejante ducado no suena para nada en mis oídos.

ta ocasión, en los montes de Transilvania, el «Orient Express» es detenido por una limousina atravesada en la vía. Un desconocido salta a la cabina de la locomotora. ¿Un bandido transilvano? Nada de esto. Se trata del Rey Fernando de Bulgaria, apasionado de las máquinas de vapor, que tiene ganas de conducirla un rato. En 1893 es asaltado por bandoleros turcos cerca de Tscherskeskeni. Entre sus viajeros figura el correo del Presidente de la República francesa con importantes y explosivos documentos destinados a su embajador cerca de la Sublime Puerta otomana. Afortunadamente, los bandidos no saben leer. Sólo quieren cobrar un buen rescate. De lo contrario, matarán a los rehenes. La máquina es cortada y enviada a buscar el dinero. Vuelve al cabo de un tiempo con el rescate. En-

tonces, los bandoleros dejan partir el «Orient Express», con sus viajeros ilesos y la valija diplomática intacta. Europa se ha ahorrado su enésima crisis balcánica.

El «Orient Express» ha acogido celebridades mundiales. Cósima Wagner, la hija de Liszt y viuda del gran compositor alemán, daba recepciones en sus coches cuando viajaba de Munich a Bayreuth para presidir los festivales de ópera. Pero no cantaba. La que sí ha cantado en el «Orient Express» ha sido Josephine Baker. Una noche, a petición de un viajero, cantaba su más célebre canción, «J'ai deux amours», cuando de repente, la locomotora saltó pulverizada por una carga de dinamita que un ex oficial austriaco con las facultades mentales perturbadas había colocado en la vía. ¿Quería matar a la cantante de color? No, sencillamente, que no le gustaba el tren. La Reina de Bulgaria tenía la gentil costumbre de enviar orquestas de zingaros para amenizar las cenas de sus invitados. ¡Ah!, «¡Los dulces violines de Hungría!» que cantara Rubén Darío.

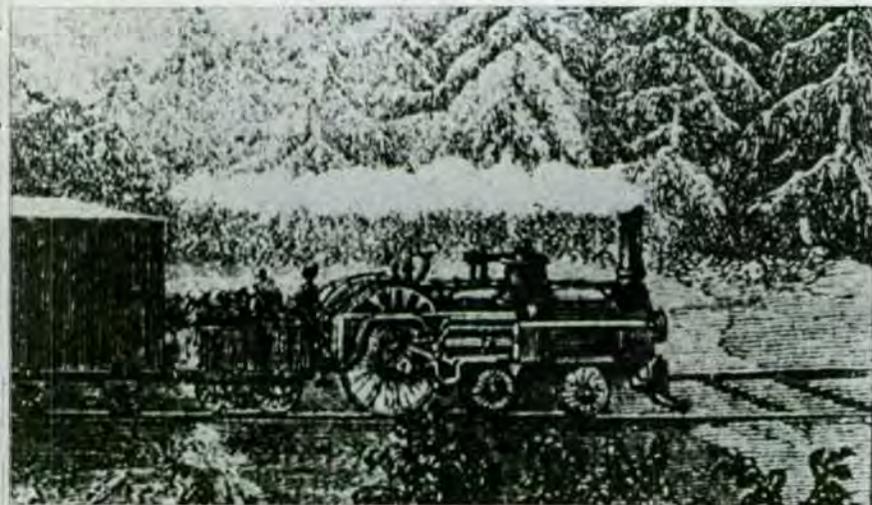
En 1929, un temporal de nieve bloquea el «Orient Express» en la Tracia turca, cerca de un villorrio llamado Tchersky. La temperatura desciende a 25 grados bajo cero. En el interior del tren, sólo a 10, bajo cero, claro. Entre los viajeros figura un maharajá indio y sus siete huríes envueltas en velos transparentes. Otros viajeros son un traficante de drogas armenio, dos misioneros jesuitas y un

imán turco (!). Para que luego no se diga que la realidad no supera a la fantasía. Los viveres y el carbón se agotan. La situación se torna crítica. Un comando de viajeros resueltos y la brigada del CIWL son enviados al villorrio a comprar viveres, aunque sea pagándolos a precio de oro. El maharajá les ha dado carta blanca. Consiguen hacerse con un cordero y una docena de huevos. A la vuelta son atacados por los lobos. Matan a dos y también se los comen, sin demasiados remilgos. Menos mal que los bandoleros transilvanos no hacen acto de presencia. Al undécimo día son rescatados por la máquina quitanieves y llegan a Constantinopla con quince días de retraso. ¡Un record mundial!

Agatha Christie se inspiró en este suceso para escribir su celeberrima novela «Asesinato en el «Orient Express»», muy ingeniosa, pero totalmente irreal. A diez grados bajo cero, y con los coches invadidos de nieve, no hay detective, por bueno que sea, que se ponga a desenmascarar criminales. Bastante trabajo tendría para no morir de frío.

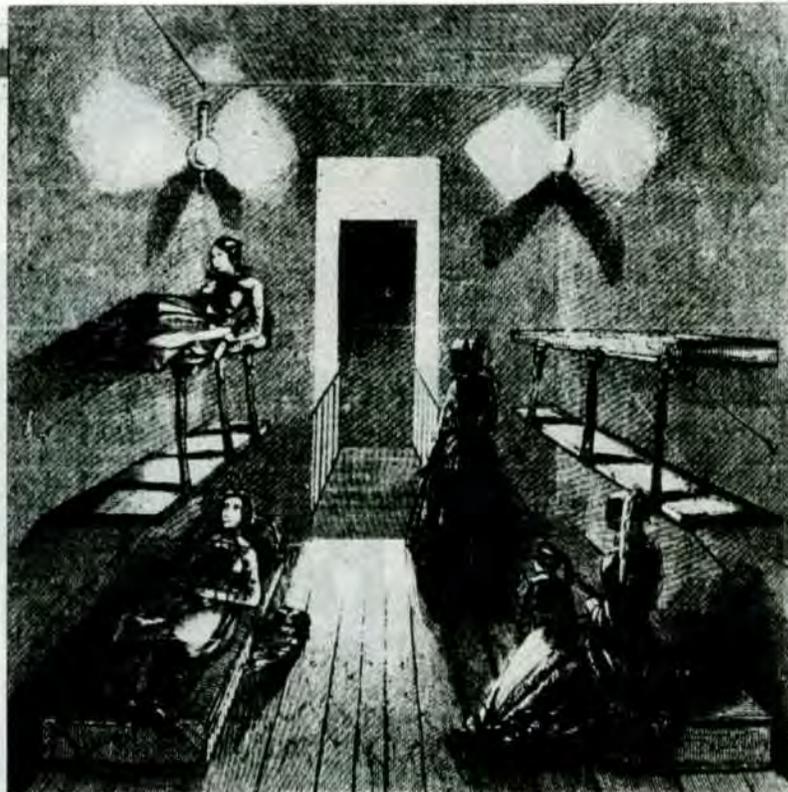
Y todo esto, el tren y su fascinante mundo, se lo debemos a Georges Nagelmackers y su Compagnie International des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. ¿Qué compañía aérea puede presentar un balance semejante? Como no sea una monótona sucesión de secuestros carentes de toda originalidad...

Aún no se han extinguido los ecos del «Orient Express» cuando, en 1887, Nagelmackers lanza su primer «Sur-Express» París-Madrid-Lisboa. El mismo exotismo que tiene para un español el encanto romántico del Danubio azul, las condesas magieras de ojos rasgados y la atmósfera abigarrada del gran bazar de Constantinopla, lo tiene para un centro-europeo el embrujo árabe de Granada, las mujeres españolas de ojos negros (ardientes) y la ensangrentada gloria de una tarde de toros. El exotismo está en función directa de la lejanía y la ignorancia. ¿Cuántas condesas húngaras (si es que queda alguna) tienen los ojos rasgados? ¿Y cuántas españolas tienen los ojos negros y ardientes? No pasarán de un modesto 5 por 100. Pero los tópicos son inamovibles. Entre otras cosas porque los hombres nos empeñamos en que así sea. El «Sur-Express» —uno de los sueños más caros de Nagelmackers— pone el romántico Sur al alcance de media Europa y ahorra, al mismo tiempo, a los viajeros destinados a Ultramar la



penosa travesía del golfo de Vizcaya al permitirles embarcar en Lisboa. La rama francesa acerca las luminosas playas de Biarritz y Deauville —puestas de moda por la Emperatriz Eugenia— a la aristocracia y VIPs ingleses hartos del «smog» londinense. Entre sus clientes más asiduos figura el inevitable príncipe de Gales. La rama española es utilizada por la familia real española para sus desplazamientos veraniegos a San Sebastián, la Bella Easo.

Pero Europa le viene pequeña a Nagelmackers. En 1900, con ocasión de la Exposición Universal de París, sorprende al mundo con el anuncio de la puesta en circulación del primer tren París-Moscú-Pekín, el «Transiberiano», y para que no queden dudas, lo exhibe en pleno Trocadero. Los parisinos se quedan pasmados de asombro. Es todo un señor tren, un acabado producto de los talleres Saint-Denis. Los coches miden 20 metros, montan buenos bogies, tienen las plataformas de acceso cerradas y están unidos entre sí por fuelles de comunicación para evitar que los viajeros se queden tios de frío al pasar de un coche a otro. El fuelle es un invento inglés probado con éxito en el tren de la Reina Victoria. La caja de los coches es de buena madera de teca de la India dispuesta en listones verticales y está rematada por un elegante linternón que le presta un aire inconfundible, hasta el punto de poder afirmar que estamos en presencia de una nueva estética ferroviaria. Ha nacido el coche tipo «armisticio» —aunque este nombre no figure en ningún tra-



Así viajaban las damas a principios de siglo.

tado de ferrocarriles—, cuya noble fisonomía todavía retienen las retinas de los hombres de finales de nuestro siglo. Los que ya peinamos canas.

Aparte de los coches-cama, forman parte de la flamante composición de teca barnizada un coche-salón equipado con un piano y unos increíbles sillones Luis XVI. Este coche, para suerte de los viajeros, nunca llegará a Siberia. Otro ha sido habilitado como gimnasio y sala de baños, pues se ha pensado que las dos o tres semanas de inactividad que durará el viaje pueden resultar muy duras para los viajeros, ya que no todos se sentirán fas-

cinados por el misterio de la taiga siberiana o por el exotismo de los campesinos buriatos y querrán hacer un poco de ejercicio. En un furgón se ha instalado una caldera y una turbina de vapor para proporcionar electricidad a todo el convoy. Los viajeros que no quieran pedalear en las bicicletas del gimnasio tienen una biblioteca a su disposición con más de cien volúmenes en francés, inglés y alemán. Por supuesto que no faltan las obras de Tolstoi, cuya lectura es la más adecuada para crear la imprescindible atmósfera rusa.

En su entusiasmo, Nagelmackers se ha precipitado, pues desde que anuncia su «Transiberiano» hasta que una composición entera CIWL llega a Pekín y Vladivostok, sin transbordo, habrán de transcurrir catorce años, los que faltan para el estallido de la primera guerra mundial. Nagelmackers no ha tenido en cuenta ni las magnitudes, ni las dificultades, ni la idiosincrasia oriental. Desde finales de siglo, la política zarista ha impulsado la construcción de este gran ferrocarril transiberiano para proteger su flanco asiático del naciente poderío del Japón. En 1898, el tren llega a Irkutsk, la legendaria ciudad de Miguel Estrogof, a orillas del lago Baikal, el más largo y profundo del mundo y también el de aguas más claras y transparentes. Aquí se detiene el tendido ferroviario. De momento resulta más rentable hacer la travesía en barco, en

verano, por supuesto, porque en invierno se hiela y hay que cruzarlo jen trineo! Las vías se vuelven a tender desde la otra orilla. Sólo que las cosas tampoco se presentan nada fáciles: los montes lablonoi y el gran entrante de la frontera china, que obliga a describir una gran vuelta. Los rusos, de momento, prefieren negociar un acuerdo con los chinos que les permita cruzar por Manchuria para seguir hasta Pekín y Vladivostok. Los dos ramales se separan en Kharvin. Los chinos aceptan. Hasta 1915 no se complementará el ramal que, desde Chita, al Sudeste del lago Baikal, siga hasta Vladivostok por territorio estrictamente ruso, describiendo una gran vuelta para contornear el gran entrante chino.

Los viajeros del «Transiberiano» de 1903 no se pueden quejar de monotonía o falta de actividad. Muy pocos de ellos ponen el pie en el coche-gimnasio. El viaje París-Pekín incluye la friolera de 14 transbordos, dos de los cuales, la travesía del lago Baikal y el río chino Liao-Khe, son en barco y barcas, en verano, y en trineo o troika en invierno. 12.264 kilómetros de distancia y veinticuatro días de viaje. Los amantes de aventuras al estilo Julio Verne quedan servidos. En caso contrario, en Vladivostok pueden embarcar en los vapores que cubren la línea de Yokohama.

En 1905, el «Transiberiano» no puede impedir la derrota de la flota rusa en Tushima a manos de la escuadra japonesa. Esta «débâcle» acelerará fuertemente las obras para completar la línea. Unos años más tarde, el «Transiberiano» es el gran protagonista de la guerra civil rusa al convertirse en el tren insignia del almirante Koltchak, jefe supremo de los Ejércitos Blancos en Siberia, que instala su puesto de mando en un coche-restaurante de la CIWL (con toda seguridad, uno de la serie 2256-65), que, en más de una ocasión, resulta alcanzado por el fuego de los Rojos. Koltchak es el primer caso en la Historia de un almirante que ha mandado trenes en lugar de barcos. Traicionado por la Legión Checa —a cuyo cargo estaba el «Transiberiano»—, acaba fusilado en Irkutsk. No quiere que le venden los ojos. Anna Timireva, su amante, con la que ha vivido todo el calvario de la retirada desde los Urales, se tapa los oídos con las manos...

ERA UN COCHE-CAMA DESGUAZADO

En el pasado número apareció en el reportaje sobre la historia de los coches-camas un grabado tachado con dos trazos sin pie explicativo, que, por un error de imprenta, no apareció. Como estamos seguros que a nuestros lectores les habrá llamado la atención la forma de presentación de semejante figura, añadiremos ahora que dicho grabado correspondía a uno de los primeros coches-ca-

ma de Wagons-Lits de dos ejes, y las razones de los dos trazos que lo cruzan obedecen a que la reproducción procede de un álbum de esquemas de la compañía y era frecuente que cuando un coche o una serie eran dados de baja, se les tachaba de dicho álbum. Así ocurre con otros de las antiguas compañías existentes en la biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.