



ORIENT-EXPRESS

# EL VIAJE EXQUISITO

*El legendario tren de lujo que viaja por Europa y hace volar la imaginación sigue rodando. Pero una vez al año recorre una ruta romántica muy especial...*

TEXTO: ALICIA ARRANZ FOTOGRAFÍA: JUAN SERRANO CORBELLA

La elegancia del detalle: sacar brillo al mítico escudo del coche-cama.



El trayecto original de todos los años rescita la liturgia centenaria desde que se sube a bordo (izquierda), donde el mayordomo se ajusta la corbata.

**2** Aquella mañana de otoño en la Gare de L'Est de París todo era expectación entre los cientos de curiosos que no querían perderse los preparativos del viaje inaugural. Seguramente observarían con indisimulada admiración a los apenas cuarenta selectos invitados que subían a los relucientes vagones de color azul marino reprimiendo risas nerviosas. Tal vez, entre tanto glamour, su anfitrión pasaría casi desapercibido.

Aunque con toda probabilidad el joven ingeniero belga Georges Nagelmackers estaría plétorico de todos modos viendo cumplido su sueño de crear el coche-cama más lujoso del mundo, para el que no había escatimado ni una sola libra. Compartimentos individuales con lavabos con

agua caliente, restaurante, bar con piano, vidrieras diseñadas por Lalique, marqueterías art déco de Dunn, Maple, Morrison, Nelson y Prou... No es de extrañar que cada detalle de "la alfombra mágica hacia Oriente", como se empezó a conocer el tren, dejase a todos boquiabiertos.

### *La emoción del mito*

Más que un tren, el Orient-Express es una leyenda. Desde que se puso en marcha por primera vez ese 4 de octubre de 1883, su nombre ha sido siempre sinónimo de distinción. No en vano desde entonces y hasta principios del siglo XX en sus exquisitos coches se dieron cita un sinfín de miembros de la realeza, aristócratas, diplomáticos, mag-

nates, intelectuales y artistas. Aquellos distinguidos pasajeros tenían el mismo destino que los de ahora, pero tardaban mucho más tiempo en atravesar Francia, Suiza, Austria, Hungría y Rumanía. En una Europa todavía sin puentes, una vez en el país de los Cárpatos debían coger el ferry para cruzar el Danubio y desde allí continuar el viaje en otro tren hasta la costa búlgara del Mar Negro, donde les esperaba otra embarcación que por fin les conduciría hasta la Constantinopla de entonces. Actualmente, el viaje a Estambul es directo y dura seis días y cinco noches, de las cuales tres se duerme a bordo y las otras dos en Budapest y en Bucarest.

Un ambiente parecido al de aquel día se vive una vez al

año en el mes de septiembre en la misma estación parisense. La tripulación al completo, compuesta por cuarenta personas de diversas nacionalidades, se deshace en sonrisas y cumplidos hacia los pasajeros mientras el Venice Simplon Orient-Express espera en su plataforma, igual de majestuoso que siempre, a que suban y se acomoden. Una vez arriba, antes de que la máquina se ponga en marcha y París se pierda de vista, hay tiempo de sobra para echar un primer vistazo a todo con emoción, familiarizarse con el tren y leer las placas a la entrada de cada coche, que explican su historia individual.

En general, casi todos los coches han operado con otras compañías ferroviarias hasta volver a formar parte del ▶



Paisajes de siete países atraviesa el convoy en su clásica ruta, como la mágica región montañosa de los Cárpatos, en Rumania.

Orient-Express. En esta ocasión, el convoy está compuesto por una locomotora (cuyo conductor irá cambiando según se vayan cruzando fronteras), cuatro coches-cama con nueve compartimentos cada uno, tres coches-restaurante, dos cocinas, un coche-bar con piano, otro para el equipaje y dos para el personal de servicio.

#### *Piezas de anticuario en la vía*

Tras una primera inspección, resalta la restauración, una auténtica obra maestra. Sólo el excelente estado de conservación de la marquetería y de las vidrieras haría sospechar que no son las originales. El proceso de renovación fue lento y muy costoso, pero mereció la pena.

Con el paso del tiempo, la decadencia se apoderó del Orient-Express. Sus coches se deterioraron y terminaron por venderse por todo el mundo, sobre todo a coleccionistas. La línea se cerró en 1977. Fue otro entusiasta del ferrocarril, James Sherwood, quien consiguió comprarlos en subastas uno por uno y restaurarlos para hacer renacer el mito en 1982. En la versión actual no hay un solo elemento que rompa la estética de finales del siglo XIX, y por eso no se han incorporado ni duchas ni aire acondicionado. Para mantenerlo todo en perfecto estado, cada invierno el tren se retira unos meses para poner a punto de su maquinaria, barnizar la marquetería, cuidar las tapicerías, etcétera.

### LAS RUTAS DE LA NOSTALGIA

Aparte del trayecto clásico una vez al año de París a Estambul (del 2 al 8 de septiembre en 2005), también hay un regreso hasta Venecia que sale de Estambul el 9 de septiembre. Además, es posible viajar en el Venice Simplon Orient-Express durante 30 semanas entre marzo y noviembre, pero a otros destinos europeos. El recorrido típico, de tres días duración, se realiza una vez a la semana y conecta París con Venecia, vía Zúrich e Innsbruck, o con Budapest vía Praga. Hay diversas variaciones con paradas en Viena, Verona y otras

ciudades, con extensión incluso a Roma Otra opción interesante consiste en comenzar el viaje en Londres. Se cruza el Eurotúnel y en Calais se aborda el Orient-Express a París, desde donde continúa viaje. En la capital británica hay opciones de trayectos cortos desde la estación Victoria para tomar el té o para cenar. La cadena de hoteles de lujo Orient Express, propietaria del tren, ofrece una versión más *oriental* de viaje en un tren exclusivo. Es el Eastern & Oriental Express, que recorre Tailandia y Malasia.



Fascinante vista nocturna de Budapest, donde los pasajeros duermen en un hotel, y llegada al destino final de Estambul, abajo.





Mientras se intuye que la mayoría de los apenas cien pasajeros, llegados principalmente de Estados Unidos, Canadá y Australia se encuentran absortos recordando quizá algún pasaje de *Asesinato en el Orient-Express*, la célebre novela que Agatha Christie ambientó en el tren, o de su versión cinematográfica con Lauren Bacall, Ingrid Bergman y Anthony Perkins, “el rey de los trenes, el tren de los reyes” por fin echa a andar lentamente.

### ¿Una taza de té?

Sin tiempo de asimilar el momento que se está viviendo, llama a la puerta el mayordomo del coche. Impecablemente uniformado, deposita en la pequeña mesita abatible un servicio de té en bandeja de plata y explica minuciosamente cómo será la rutina que se vivirá durante los seis días de viaje. Estará disponible en cualquier momento que se le nece-

Al día siguiente, el tren espera para continuar el viaje hacia Rumanía. Nada más cruzar la frontera se percibe que el traqueteo se hace más notable y el paisaje sigue cambiando a su ritmo. Después de dormir de nuevo a bordo, los pequeños pueblos de la región de Transilvania, encantadora pese a su lastre draculiano, se empiezan a dejar ver más o menos ocultos entre la frondosidad de los Cárpatos. A mediodía, después de otro delicioso almuerzo, el Orient-Express, igual que en aquel recorrido inaugural, se detiene en la estación de Sinaia. Los pasajeros se apean para visitar el imponente Castillo de Peles, pero desgraciadamente ya no es su dueño de entonces, el rey Carol I de Rumanía, quien desempeña el papel de anfitrión y de guía por algunas de las 116 estancias de la flamante residencia veraniega, de estilo renacentista alemán. Quedan apenas unas pocas horas para llegar a la estación



Ambiente acogedor y suntuoso con cristales de Lalique. En la página de la izquierda, interior de Santa Sofia, en Estambul.

site, de día o de noche, y por fin desvela el misterio de dónde se encuentra el coqueto lavabo con agua caliente: oculto en un pequeño armario de madera.

Al otro lado del cristal va cayendo la tarde, y a este lado, el cómodo sofá diurno se ha convertido en litera. Antes del amanecer, el Orient-Express atraviesa Suiza y luego circula por raíles austríacos, hasta que a las cuatro de la tarde del segundo día se llega a la estación de Nyugati en Budapest. Llama la atención por su parecido a la estructura de la Torre Eiffel de París. De hecho, el arquitecto que la ideó es el mismo. Los pasajeros son recibidos por una banda de música que también ameniza la espera a quienes han llegado hasta allí sólo para ver el tren bien de cerca.

Tras una visita a la capital húngara, en la que no faltan el Castillo de Pest, un minicrucero por el Danubio y una cena de gala en la Academia de Ciencias, se pasa la noche en el hotel, un muy buen hotel.

presidencial de Baneasa, en Bucarest. Tras una visita turística a “la pequeña París”, incluyendo sus principales monumentos, casi todos fruto del delirio del dictador Nicolae Ceaucescu, los pasajeros se alojan en tierra firme.

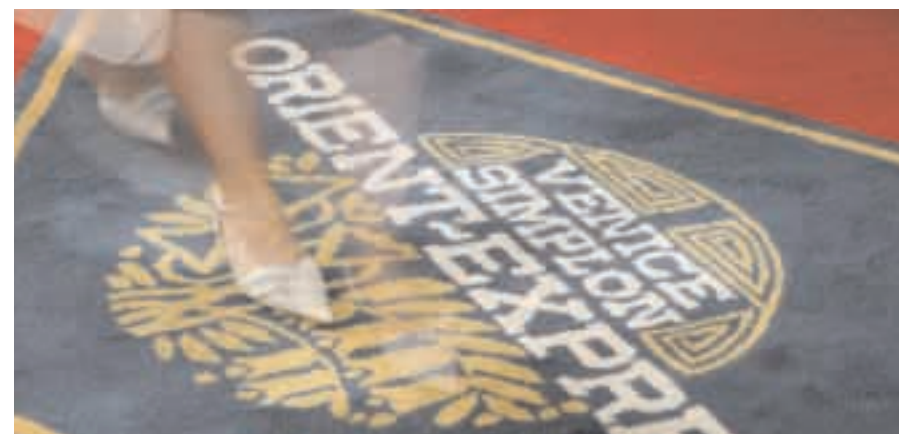
### La última noche

Camino de Varna saludan al Orient Express los carteles en cirílico de las estaciones búlgaras. A esa localidad de la costa búlgara del Mar Negro, los pasajeros del viaje inaugural llegaban en otro tren tras haber cruzado el Danubio desde Giurgiu (Rumanía) en un ferry. Esta vez se visita el Palacio de Euxiongrado y a última hora de la tarde, la catedral de la Asunción de la Virgen para escuchar a los popes ortodoxos en un canto gregoriano que retumba en paredes y espectadores.

De vuelta al compartimento, los pasajeros se preparan para pasar su última noche a bordo con una cena más es-



Instantáneas imborrables: la salida de París a las 15,40 de un viernes y la llegada a Estambul a las 15,30 del jueves siguiente.



La suavidad de pisar una mullida alfombra sintetiza todo el glamour y majestuosidad de la histórica ruta a través de Europa.

### BILLETES, POR FAVOR

Para la historia ha quedado la fecha del 4 de octubre de 1883 como la del viaje inaugural. Pero varios meses antes, el 5 del junio de aquel año, el Orient Express hizo su primera ruta, que todavía no llegaba a Estambul. Interrumpida la explotación durante las dos guerras mundiales por razones obvias y entre 1977 y 1982 por cuestiones financieras, la pasión ferroviaria ha resucitado el Orient-Express. James Sherwood, presidente de la compañía actual, rescató los dos primeros coches en una subasta de antigüedades organizada por la casa Sotheby's. Reyes de antes y de ahora, políticos, escritores y espías de verdad (Mata-Hari) y de mentira (007) han dormido en sus compartimentos, pero

nunca hubo auténticos asesinatos a bordo. El precio este año es de 5.885 euros por persona en compartimento doble (suplemento de 1.305 en cabina individual) para el trayecto de París-Estambul, que incluye el régimen de pensión completa, alojamiento (tres noches a bordo y dos en hotel, en Budapest y Bucarest) y visitas. Las bebidas y vuelos o desplazamientos a París y desde Estambul no están incluidos. Otros trayectos más cortos tienen tarifas bastante más bajas. Información y reservas en [www.oehc.com](http://www.oehc.com) y [www.orient-express.com](http://www.orient-express.com) y también en la



también en la Oficina de Promoción y Márketing del Orient-Express: Paseo de Gracia, 53 7º 1º. 08024, Barcelona. Telf: 93 496 13 75.

pecial si cabe que las anteriores. Después, una copa en el coche-bar, donde se entrecruzan los comentarios e impresiones del viaje y las suaves notas del piano mientras se evocan las películas (más de veinte) con el tren como protagonista y los relatos de escritores que, más allá de Agatha Christie, utilizaron el Orient Express en sus tramas. Desde Blasco Ibáñez, quien experimentó un dramático accidente cerca de Budapest, a Graham Greene y Ian Fleming. Sí, James Bond también ejecutó a bordo una de sus aventuras como agente 007.

La mañana del último día de viaje se presenta ya en Turquía. Tras un almuerzo que el chef Christian Bodiguel ha preparado con la ayuda de tres cocineros turcos, los pasajeros se movilizan algo inquietos, ansiosos. El mar de Mármara, el estrecho del Bósforo y los inconfundibles minaretes de la Mezquita Azul hacen su aparición y anuncian que el Orient-Express está a punto de llegar a su destino. En la estación de Sirkeci, decenas de periodistas y otros tantos curiosos esperan la llegada. Igual, más o menos, que hace 122 años. ■