

A mitad del siglo pasado discutían las compañías ferroviarias la posibilidad de una línea que cubriera la ruta de París a Sofía y terminase en Constantinopla.



NOVENTA ANIVERSARIO DEL «ORIENTE-EXPRES»

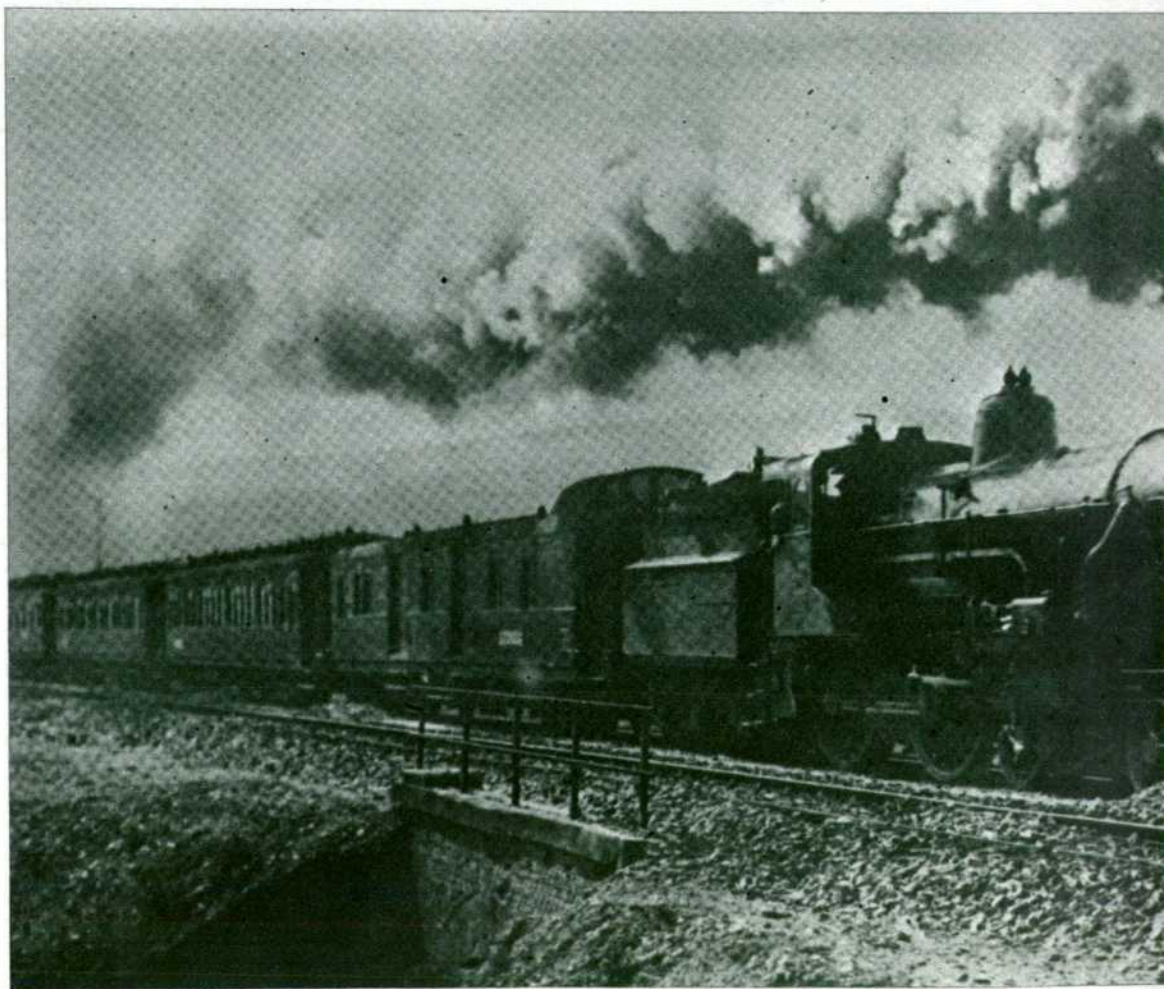
SU PRECURSOR SALIO DE PARIS HACIA VIENA EL 10 DE OCTUBRE DE 1882

Salta a la actualidad al cumplirse su XC aniversario este año el nombre de un tren ya legendario: «Oriente-Expres».

En la segunda mitad del siglo pasado discutían las compañías ferroviarias de Europa la posibilidad de una línea que cubriera la ruta occidente-oriente, desde París, pasando por Viena-Budapest-Belgrado-Bucarest-Sofía para terminar en Constantinopla. De esta forma podrían comunicarse, de una vez, todas estas capitales. Austria, como es natural, era la más interesada, puesto que el mayor recorrido del tren caía dentro de su Imperio. Por lo tanto, hizo cuanto le fue posible para que el proyecto se llevara a cabo.

El 10 de octubre de 1882 salió de París hacia Viena un «train éclair», precursor del llamado «Oriente-Expres» con vagones cedidos por la compañía de coches-camas (un coche-cama, un restaurante y un vagón de equipajes). La prueba fue satisfactoria.

En mayo de 1883 se celebraron conversaciones, a petición de los KK Ferrocarriles Austríacos, para estudiar los proyectos de construcción de los tramos que faltaban en la ruta Budapest-Semlin (Austria-Hungría), Semlin-Belgrado-Zaribrod (por Serbia), Zaribrod-Sofía-Warakal (por Bulgaria) y Warakal-Skopje-Wranda





Este es el actual "Oriente-Exprés" a su paso por Austria.

Viajaron en él Reyes, millonarios, artistas famosos, aventureros, y fue tema y escenario de muchas obras literarias.

(por Turquía). Estas obras se terminaron en 1886.

De todas formas, y aun faltando estos tramos, partió de París, el 5 de junio de 1883, el primer «Oriente-Exprés». Llevaba 33 viajeros, la mayoría ingleses, y les atendían, además del personal de los coches-camas, tres franceses y un nubio. Se componía de dos coches-camas, uno restaurante (dividido en comedor, salón para señoras y salón-fumador para caballeros), cocina, uno de almacén y un vagón de equipajes. La calefacción era a vapor y la iluminación a gas. Todo lo que se entendía por confort en esta época. Los coches iban en el exterior con la inscripción en letras doradas: «Oriente-Exprés» y la media luna turca sobre fondo rojo.

Tuvo la llegada en Viena al día siguiente, a las 22,15 horas. Continuó en viaje directo a Budapest hasta Giurgiu, donde los viajeros hubieron de pasar en un barco el Danubio o hasta la orilla opuesta, donde les esperaba un tren equipado con más sencillez, con el cual recorrieron los 222 kilómetros que distaban al puerto de Varna. Allí les esperaba un barco austriaco, el «Espero», con el que seguirían a Constantinopla.

El primer «Oriente-Exprés» en ruta de vuelta salió el 9 de junio de 1883. Desde el 1885 hizo el ser-

vicio diario de París a Viena, y una vez por semana, por Belgrado a Nisch (recorriendo los 281 kilómetros hasta Tatar-Pazarjik tirado por caballos) y de allí Constantinopla (con tracción a vapor).

Como consecuencia de la guerra de los Balcanes se interrumpieron las obras en algunos trozos del recorrido, hasta que quedaron terminadas hasta Constantinopla el 12 de agosto de 1888.

De una vez pudo el «Oriente-Exprés», el 1 de junio de 1889, y, sin interrupciones, cumplir lo proyectado, empleando sesenta y siete horas y treinta y cinco minutos en el viaje. Se acortaron catorce horas. Se habían terminado los puentes sobre el Danubio entre Fetesti-Cernavoda y podía, a conveniencia, cambiarse la ruta.

Viajando en él reyes, millonarios, artistas famosos, aventureros... Fue tema y escenario de muchas obras de literatura. Todo cupo en él y por arte de una época que acabaría al empezar la primera guerra mundial. Perdió su brillo al perder su público, que ya elegía otras rutas más atractivas y menos peligrosas. Hasta que en 1926 quedó convertido en un tren rápido que llevaba también coches de butacas. Dejó de ser el tren más lujoso en Europa, porque ya nadie le necesitaba así, como antes de la gran tragedia.

Con la segunda guerra mundial, y al ocupar Austria las cuatro potencias, se hicieron las demarcaciones. Aunque el 1 de abril de 1946 salió de París el «Oriente-Exprés» a las 22,30 horas hacia Viena, no pudo pasar de Linz (Alta-Austria), donde acababa la zona americana y empezaba la rusa, por oponerse los soviéticos. Más tarde, y camino de decidirse la neutralidad de Austria, fue adelantando en su recorrido hasta Budapest y Rumania.

En la actualidad es uno de los trenes más rápidos y populares, pero sin el sello de lujo de los primitivos «Oriente-Exprés». Sí, sigue siendo uno de los de recorrido mayor en Europa. En los anales de los Ferrocarriles Austriacos uno de los más planeados y el casi pionero. El más deseado y el que ha tenido que vencer las mayores dificultades a través de los años de prueba —del 1883 al 1889 en que quedó acabado por completo su trazado— con guerras y catástrofes.

De París a Constantinopla. Un trozo de Historia y el nombre de un tren que la hizo. Si aquellos primeros viajeros pudieran contarnos la aventura de su viaje en el primer «Oriente-Exprés» merecería la pena que nos paráramos a escucharla. Lo más sabroso, doy por seguro, que no se ha escrito en ningún libro.

**CONSUELO ENRIQUEZ
DE SALAMANCA**

CRONICAS



**HOY ES UNO DE LOS
TRENES MAS RAPI-
DOS Y POPULARES
DE EUROPA, PERO
HA PERDIDO EL SEL-
LLO DE LUJO DE SUS
COMIENZOS.**