

Los pecados capitales en el ferrocarril



Por FERNANDO DIAZ-PLAJA

2. LA GULA

DURANTE mucho tiempo, la idea de la comida en un vagón de ferrocarril estaba unida, como cuando se trataba de "ir de campo" (ahora se llama "pic-nic"), a la tortilla de patatas, ese robusto invento de la gastronomía española que tiene la ventaja de ser sabrosa y al mismo tiempo sólida, que se puede comer con el tenedor metálico o con el de dos dedos prensando suavemente el pedazo amarillento, que aun siendo grasienta es lo bastante seca como para poder llevarla a la boca sin dejar caer el vergonzoso churrete que tantas veces estropea la comida fuera de la mesa. La tortilla era la primera cosa que aparecía en el paquete sacado del fondo de la bolsa o bolsón, que podía ser de papel o de cuero. En tiempos más viejos era una maleta de madera, maleta que servía espléndidamente luego de soporte para colocar en ella la comida. La madre —era cosa de la madre siempre— extendía los papeles, cortaba lenta y despaciosamente la tortilla y la iba tendiendo a cada uno de los miembros de la familia, que tras coger el trozo con una mano alargaba la otra a la espera del pedazo de pan con que acompañar el bocado.

Es mi recuerdo más antiguo de la satisfacción de la gula en el recinto de un vagón de ferrocarril de tercera clase, cuando yo, estudiante de Bachillerato, me desplazaba por la geografía ferroviaria catalana a ver a parientes o en tiempo de vacaciones. Me fascinaba siempre la forma tranquila, lenta, realmente casi un rito religioso, con que se repartían los alimentos. Reparto que siempre iba precedido de una frase dedicada a los compañeros de viaje que no eran de la familia.

—¿Ustedes gustan?

A lo que contestaban a coro los demás:

—Que aproveche...

La fórmula era siempre la misma, pero distaba mucho de ser una fórmula rutinaria y vacía, como pude comprobar más de una vez. Si la persona a quien iba dirigida la frase no sacaba a su vez su propia comida, no había duda de que, unos minutos más tarde, la señora (insisto que siempre era la mujer quien decidía estas cosas en el país machis-

ta que era la España de entonces) se dirigía de nuevo al desconocido:

—Por favor, tome un poco.

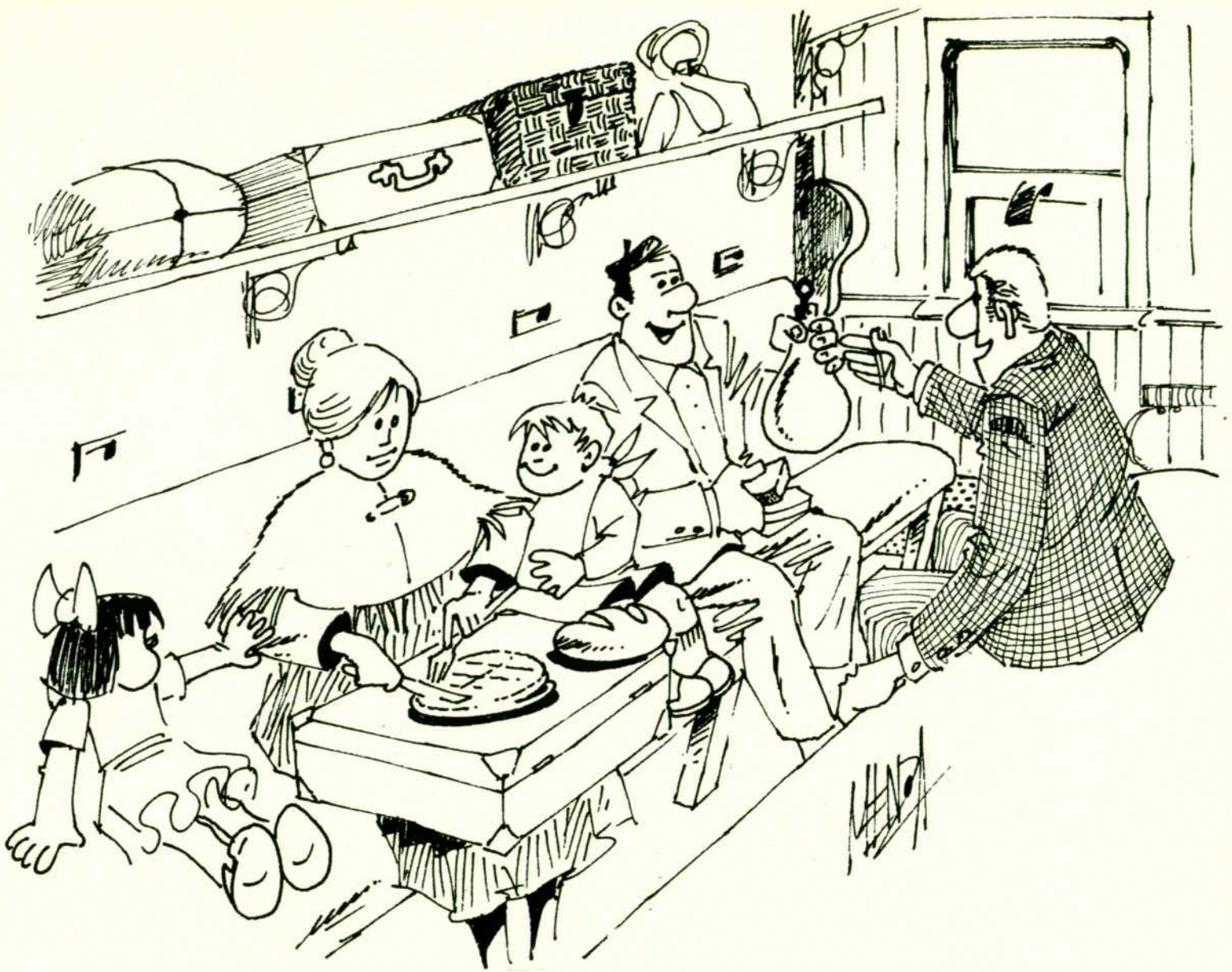
—No, gracias... —murmuraba el otro—, no quiero molestar.

Entonces intervenía el padre para echar una mano a la cónyuge.

—Vamos, pruébela, mi mujer hace eso muy bien...



"¿Ustedes gustan?...".



"Insisto en que siempre era la mujer...".

Y entonces descubría yo que, contra lo que me decían en casa, la buena educación no consistía en negarse, sino en aceptar; no consistía en respetar la comida de los demás, sino en compartirla. Y, curiosamente, cuanto más boyante fuera el aspecto de quien rehusaba, mayor era la ofensa. Porque comer juntos representaba una igualdad social —de ahí la frase despectiva a quien se quiere tomar confianza: ¿Cuándo hemos comido usted y yo juntos?— y, por ello, negarse a aceptar un bocado de alguien significaba sencillamente considerar de segunda clase tanto la comida como el anfitrión, dos ofensas juntas. Por ello, en mis tiempos de profesor en los Estados Unidos, recomendaba a mis estudiantes que cuando viajasen por España lo hicieran en tren —para ver mejor el paisaje físico y compartir mejor el paisaje humano de sus habitantes—, pero que, sobre todo, cuando les ofrecieran algo de comer, lo aceptaran siempre; que aunque no tuvieran apetito, tomaran un pedazo de lo que le ofrecían y, desde luego, jamás, jamás dejaran de beber un poco del vino que les alargaban. Con ello

mostraban la confianza en lo brindado y la seguridad de que consideraban a los compañeros de tren como sus iguales.

(Cuando ya de mayor, viajando por el extranjero, comprobé con estupor que cada uno comía de su propio paquete y que no le ofrecían nada a nadie, me quedé estupefacto.)

La gula en el caso antedicho es un medio magnífico de comunicación. Primero, porque, cuando se satisface ese pecado, la gente está más contenta —en general se ha levantado temprano, ha estado en tensión hasta asegurarse de que estaban en el tren y en dirección de su destino, físicamente están medio destemplados—. Al calmar su gula se serenán, se tranquilizan y automáticamente se hacen más dicharacheros, más bromistas. No hay más que pasar frente a un departamento de ferrocarril antes de comer (tristeza, frialdad) y después (alegría, confraternidad, conversación en voz alta). Todos se han hecho amigos.

Cuando mis estudios progresaron y me desplazé del Instituto a la Universidad, cambié también de lugar de comida para descu-

brir ese curioso ambiente que se llama... vagón-restaurante.

El vagón-restaurante es todavía hoy un mundo lejano, vago y romántico. Para empezar, tiene un maravilloso decorado de principios de siglo, con maderas nobles y cristales esmerilados con adornos simbólicos. A ese vagón-restaurante se llegaba entonces después de saltar de un lado al otro por los pasillos del tren, porque la guerra civil había dejado traviesas pocas y pobres y las ruedas tenían una tendencia general a saltar sobre los rieles, obligando al pasaje a llegar a su destino tras chocar sus hombros con paredes de ambos lados. El peor tramo era el pase de un vagón a otro; al abrirse el tren por los saltos, se abría también temerosamente el espacio entre los dos vagones, que la lengua de ambos acaballadas no llegaban a tapar. La gente miraba, dudaba y pasaba con un ligero salto de precaución...

Pero cuando, tras la peregrinación, se llegaba al restaurante, que siempre parecía más lejos de lo que uno se había imaginado, ¡qué sensación de alivio, qué confort! "Por aquí", decía el "maître". Uno se sentaba y

de pronto el vacío del pasillo por donde habíamos venido se transformaba en una impresionante vecindad con tres desconocidos.

—Buenos días...

—Buenos días...

ERA mejor entablar conversación en seguida, porque en esas circunstancias estaba uno tan cerca de los demás que al menos si se hablase tiene pretexto para fijar los propios ojos en los ajenos, en lugar de intentar vanamente evitarlo —curiosamente, es de tan mala educación mirar fijo a alguien a quien no se habla como no hacerlo con quien se habla—.

Y llegaba la comida, que en aquellos tiempos de bamboleo ferroviario era un espectáculo ver arribar. Uno veía acercarse al camarero con una serie de platos en las manos, le veía decantarse a babor, luego a estribor, luchando con las olas (en ese caso, el traqueteo constante del vagón).

Si íbamos con retraso, lo que entonces pasaba mucho, y había que recuperar, el bamboleo era mucho más fuerte y así todos los pasajeros teníamos la mirada puesta en el mozo, se hacían apuestas mentales. Se le caen..., no se le caen..., se le caen..., no se le caen... Era impresionante, pero no se le caían nunca. Y, además, ni parecía dar importancia al hecho de llegar y dejarlo sobre la mesa, lo que a mí me parecía un triunfo. ¡Ah!, y aún se permitía el lujo de esquivar por centímetros la llegada como un ciclón del pasajero rezagado.

Y empezaba la comida. Una comida larga, muy larga. Los vagones-restaurante siempre han dado mucho de comer, como



“Era mejor entablar conversación...”.

en los aviones; en el primer caso se trata de hacer el viaje más corto ocupando gran parte de él con la comida (en el avión, además, es para que se olviden del miedo).

La verdad es que, en la comida de los años cuarenta, la gula tenía que satisfacerse con cantidad, ya que la calidad dejaba mucho que desear; al ser Wagons-Lits una empresa paraestatal, no podía recurrir, como

otros restaurantes hacían, al mercado negro o estraperlo. Los precios de sus menús estaban congelados de forma oficial, lo que dejaba al encargado de la compra con muy pocas posibilidades de servir a sus pasajeros, ya que la carne buena se la guardaba el proveedor para vender a quien la pagase más, pasando el aumento al cliente, cosa que no podía hacer Wagons-Lits debido al límite que le imponía el Estado. Así ocurría que el filete de ternera era filete y de ternera como indicaba el menú, pero de tal delgadez que un buen día Edgar Neville, uno de los mayores glotones que he conocido en mi vida, tras contemplarlo un momento al serle puesto delante, lo tomó por una punta entre dos dedos y echó a andar con él por el vagón-restaurante. Como es lógico, los viajeros dejaron de comer y los camareros de servir, observándole. Cuando Edgar llegó al final del vagón, deslizó delicadamente el filete por una ranura de ese cajoncito que figura en los trenes y que dice: “Reclamaciones. Complaintes”. Luego se volvió a los presentes, que le miraban atónitos, y se frotó las manos como tras un número de prestidigitación:

—Creo que es suficiente, ¿verdad?

Le dieron una ovación.

Aquella época pasó, como pasó la del pan negro, ya que también por ser oficial la gerencia les era imposible acudir, como todos los restaurantes de España ya hacían, al pan blanco de estraperlo. Si el Estado decidía que el pan que consumirían los españoles tenía que ser con tal proporción de salvado y tal proporción de harina, los únicos



“Chico, chico, aquí, date prisa...”.

que se lo comían así eran los pobres que viajaban en vehículos del Estado. Los demás españoles lo habían olvidado ya gracias a amigos de amigos que tenían un amigo panadero.

Hoy la comida en el coche-restaurante sigue siendo abundante, pero al glotón no le basta. La mayoría de la gente viaja para ver, pero el glotón viaja, además, para comer. Fernández Flórez describió en sus narraciones muchas veces el tipo que distingue las estaciones por sus especialidades gastronómicas.

—Señores viajeros... ¡al tren!

Me explicaron también "los más ancianos de la localidad" que en algunas de esas estaciones el truco del mesonero era servir todos los platos calentísimos, a fin de que les fuera imposible a los viajeros terminarlos antes de que sonara la campana, dejando la mitad sin tocar. Pero es posible que se trate sólo de maledicencia...

El vagón-restaurante que tiene una gran tradición internacional, lo muestra más cuando el tren cruza fronteras. Por ejemplo: En el Madrid-París, llamado graciosamente

el mundo a la cocina francesa? —, pero quizá por ello los nuestros se esfuercen más en el desafío. Será casualidad, pero la mejor comida de los trenes españoles me la han dado siempre en la línea Madrid-Hendaya.

He aludido antes el avión... Los trenes de todo el mundo sienten la amenaza competitiva de ese medio de transporte e intentan contrarrestar su fuerza en dos formas. Mejorando, haciendo más sofisticado el servicio de comidas en la forma tradicional o imitando el sistema aéreo. Así, mientras el vagón-restaurante europeo sigue funcionando eficazmente en la mayoría de los trenes, ha nacido en otros el sistema de que, en lugar de ir el viajero al restaurante, vaya el restaurante a él como en los aviones; en lugar de ir el viajero por los pasillos a buscar el restaurante, va el camarero por ellos a encontrar al cliente. Son los Talgo, los Ter... Sin moverse de su sitio, el viajero elige los platos. En vez de buscar la mesa, viene a él, fijada en el asiento delantero, como en el avión, y allí le traen la comida...

YO no sé si es porque, como buen nostálgico, la acojo de entrada con cierto recelo, pero en este último caso nunca me sabe igual de bien; siempre me parece que hay un elemento moderno de "plástico" en la elaboración de las comidas. Estoy seguro de que la cocina del Talgo no tiene nada que envidiar a la del vagón-restaurante y, sin embargo, me figuro siempre que ante el fogón del primero está una vieja tía cuidando con amor el plato que nos va a servir y en el otro un norteamericano rubio con aire indiferente de robot...

Probablemente es una ilusión, probablemente lo que echo de menos en el Talgo y en el Ter es algo que siempre tiene que acompañar a la gula para que ésta sea completa, total y satisfactoria: la compañía. En el vagón-restaurante clásico, uno tiene enfrente a dos personas hasta entonces desconocidas, que, en general, tienen el interés de lo nuevo. Salvo casos de mala suerte en la que le toque a uno un sordo o un erizo, lo normal es que se establezca una conversación en la que nos enteramos de vidas distintas y a veces curiosas en su actividad diaria. Mientras que, en el otro sistema, lo único que ve uno mientras deglute la comida es una nuquera de la butaca anterior. Una nuquera a cuyo otro lado está quizá una cabeza inteligente, aguda, simpática, pero que para quienes permanecen detrás no ofrece más que una fría, triste porción de tela como todo horizonte.

Así no hay quien coma a gusto. Con estas perspectivas, uno sólo come para calmar su hambre, por pura necesidad fisiológica. Pero lo bonito es comer paladeando, con regusto, comentándolo con un ser humano situado enfrente.

... Con gula, en fin. ■ F. D.-P. Ilustraciones de MENDOZA.



"... Se hacían apuestas mentales. Se le caen..., no se le caen..."

HOMBRE! Torrejón de los Ríos... Aquí tienen unas empanadas extraordinarias (y se asomaba: "¡Chico, chico!, dame cuatro" o "Estamos llegando a Marchenilla, hay unas mantecadas de chuparse los dedos", y de nuevo, casi cayéndose por la ventanilla: "¡Chico, chico!, aquí, date prisa, que se va a ir el tren").

Eso cuando la línea no preveía la famosa "Parada y fonda". Antes de que hubiese vagón-restaurante en el tren, existían las estaciones que se anunciaban así: "Parada y fonda". Yo no los he alcanzado, pero tengo entendido que era una gozada ver a todos los viajeros salir corriendo de sus compartimientos para sentarse ante las mesas, devorar a toda velocidad tres platos y volver precipitadamente a sus puestos cuando se oía el sacrosanto grito:

el "Puerta del Sol", resulta divertido entrar en el mismo lugar donde el día anterior se hablaba español y se discutía con los camareros del último partido del Atlético y encontrarse de pronto con camareros que hablan francés y comentan el último partido del Reims. Dado que la frontera se ha cruzado de noche durmiendo —¡qué gran invento!—, la sorpresa es mayor. El mismo lugar, las mismas mesas, el mismo decorado con actores distintos; el "¡ahí val!" es ahora "voilà". Impresionante. Este cruce de fronteras tiene, además, un valor importante para la gula, porque, dada la facilidad de la gente para comparar cocinas, los países participantes se esfuerzan en presentar lo mejor de su gastronomía y el mejor servicio. En el caso que comentamos del Madrid-París, la lucha es ardua —¿quién le puede en