

LAWRENCE DURRELL
ANTROBUS

Ilustraciones de Nicolas Bentley

Traducción de Carlos Peralta

Título original: *The Best of Antrobus*

1.ª edición: diciembre de 1986

1.ª edición en esta presentación: junio de 2017

© Lawrence George Durrell 1957, 1958, 1961, 1963, 1964, 1966, 1974

© de la traducción: Carlos Peralta

Diseño de la colección: Guillemot-Navares

Reservados todos los derechos de esta edición para

Tusquets Editores, S.A. – Av. Diagonal, 662-664- 08034 Barcelona

www.tusquetseditores.com

ISBN: 978-84-9066-430-8

Depósito legal: B. 9.318-2017

Fotocomposición: Víctor Igual, S. L.

Impresión: Romanyà Valls, S. A.

Impreso en España

Queda rigurosamente prohibida cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación total o parcial de esta obra sin el permiso escrito de los titulares de los derechos de explotación.

Índice

El Tren Fantasma	9
<i>La Valise</i>	23
Para publicar de inmediato	35
La leche del hombre blanco	51
Historia clínica	63
¿Algo <i>à la carte</i> ?	73
Minucias y nimiedades	83
El divino disgusto de Drage	91
Atenerse a las consecuencias	101
Aquel pequeño asunto de París	111
El secreto del <i>swami</i>	129
Firmeza ante la adversidad	139
Lavandera de Inglaterra	151
El agregado insoportable	161
La mano de hierro	171
Juegos inocentes	181
<i>Sauve qui peut</i>	193
La tía Norah	203
La noche del corcho	211
La llamada del mar	219

Me gusta Antrobus. Realmente no podría decir por qué. Quizá porque se lo toma todo con una seriedad tremenda. Es asombroso: no cesa de susurrar, de chasquear la lengua, de poner cara de póquer, de fruncir los labios, de mostrar las palmas de las manos con el gesto de «¿Y usted qué hubiera hecho?».

Hemos servido juntos en varias capitales extranjeras; él como diplomático de carrera y yo como personal contratado, cosa que explica por qué él es ahora un acaudalado veterano mientras que yo soy un pobre escritor. Sin embargo, cada vez que voy a Londres me invita a comer en su club y hablamos del pasado, de esos días felices que pasábamos en las capitales extranjeras «mintiendo» por Inglaterra.

—El episodio del Tren Fantasma —dijo Antrobus— ocurrió un poco antes de tu incorporación. Te lo cuento porque no se me ocurre nada que ilustre mejor los azares de la vida diplomática. De hecho, los pone absolutamente de relieve.

»Cada nación tiene su *idée fixe* particular. En el caso de los yugoslavos son los trenes. No hay nada que pueda compararse al imponente romanticismo de los ferrocarriles. Cuando las locomotoras no están en marcha, tienen que protegerlas con guardias armados para evitar que los curio-

sos campesinos las desmonten pieza a pieza. No hay ningún otro objeto que despierte hasta tal extremo la concupiscencia de los serbios. Se les cae la baba, viejo amigo; verdaderamente *ils bavent*.

»Lo comprendes en cuanto te bajas del Orient Express en Belgrado, porque el edificio mismo de la estación ya tiene algo extraño. Está como inclinado hacia un lado. La torre del reloj no está perpendicular al suelo. Y, además, en el andén hay una serie de surcos muy sugerentes. El primer mozo de cuerda al que llames te desvelará el misterio. Al parecer, más o menos uno de cada quince trenes se lleva por delante los topes, irrumpe en el despacho de cargas y se entierra en las taquillas. Nunca resulta nadie herido y la ciudad entera acude alegremente a liberar la locomotora. Todo el mundo se enorgullece de esta peculiar idiosincrasia. Forma parte del modo de vida serbio.

»Sabido todo eso, no pude evitar sentir cierta preocupación cuando Nimic, de Protocolo, dio a entender que se iba a enviar al cuerpo diplomático a Zagreb, el día de la Liberación, en un tren especial que demostrara de una vez por todas que la industria pesada yugoslava podía producir maquinaria tan buena como el degenerado Occidente capitalista. Acompañó su pronóstico con un guiño y una mirada cómplice, pero todos los esfuerzos por sondear ese misterio se revelaron inútiles. El velo del secreto (uno de los siete velos de la diplomacia comunista) cayó sobre el asunto. Los miembros del cuerpo estábamos intrigados; los que llevaban cierto tiempo en los Balcanes sentían franca inquietud. “*Mon Dieu*”, dijo Du Bellay, el embajador francés, “*si ces animaux veulent jouer aux locos avec le Corps Diplomatique...*” Estaba expresando los pensamientos silenciados de muchos de nosotros.

»No hubo más información acerca del Tren Fantasma,

como lo llamábamos en broma, y nos sentamos a esperar el día de la Liberación. Diez días antes llegó, como era natural, el sobre grande y blanco de Protocolo. Abrí el mío con impaciente curiosidad. Anunciaba que el cuerpo diplomático viajaría en un tren que se dispondría especialmente para ello, y que se denominaba “Tren de Celebración de la Liberación”.

»Incluso Polk-Mowbray parecía preocupado. “¿Cómo crees que será esa máquina diabólica?”, me preguntó atemorizado. Por desgracia, no pude consolarlo. “Una especie de Caballo de Troya a pedales”, le dije, “con vagones de madera.”

»Durante un breve lapso de tiempo se extendió entre el cuerpo diplomático la intención de ir a Zagreb por carretera, y no en el “Tren de Celebración de la Liberación”, pero el decano del cuerpo se opuso. Eso constituiría una grave ofensa. La industria pesada yugoslava se sentiría herida si nos negábamos a permitir que nos revelara las maravillas de la ciencia moderna. De mala gana, todos aceptamos. “Butch” Benbow, el agregado naval, que era un poco vidente y aficionado a la astrología, echó las cartas. Al parecer, no eran propicias. “Lo único que veo es una nube de humo”, dijo con voz ronca cuando alzó la vista de la carta. “Y alguien sufrirá un traumatismo craneal... Probablemente usted, señor.”

»Polk-Mowbray se sobresaltó. “Nada de eso”, dijo. “No toleraré que cundan la alarma y la inquietud. Si la industria pesada yugoslava me ocasiona la más mínima herida en la cabeza, me ocuparé de que estalle un incidente diplomático internacional.”

»El día se acercaba de manera inexorable. Supimos que debíamos subir al tren especial en un desvío en las afueras de Belgrado. Allí hay una pequeña estación de ferrocarril

cuyo nombre no recuerdo. A la hora establecida, es decir, al anochecer, nos presentamos vestidos en *tenué* de gala. Hubo flores y discursos de los representantes de la industria pesada yugoslava. Muchos de ellos parecían casi tan pesados como sus industrias. Pero yo no podía apartar la vista del tren.

»No es que fuera estridente, no. Quitaba la respiración. Los tres largos vagones eran de madera tallada y pintada. Aves, plantas, héroes de la liberación, *cache-sexes*, emblemas, cornetas de correo..., todo lo que puedas imaginar, tallado y pintado al estilo rústico. El efecto general era el de un carro siciliano, con los costados pintarrajeados, o el del castillo de popa de un galeón del siglo xvii. Seguramente todos los herreros y artesanos de Serbia habían participado en su construcción. Oí murmurar a Du Bellay: "*C'est un chalet Tyrolien ou quoi?*". Todos nosotros compartíamos su escepticismo.

»Subimos y localizamos nuestros compartimientos reservados, que parecían bastante normales. La banda tocaba. Aceptamos unas cuantas guirnaldas. Y luego partimos en la oscuridad, al son de las trompetas de la banda, el rebuzno de los asnos y el canto de los gallos, para atravesar las ondulantes llanuras serbias.

»Dos cosas resultaron obvias de inmediato. Todo aquel maderamen crujía y chirriaba con un estrépito calamitoso. ¿Cómo íbamos a dormir? Más grave aún era el ángulo de inclinación del segundo vagón, donde viajaban los jefes de misión. Era de unos treinta grados, y el vagón debía de estar sostenido sólo por los vagones anterior y posterior. A todas luces, la moral de la industria pesada de Yugoslavia debía de haber sufrido cierto quebranto durante la construcción del convoy. Los viajeros de ese vagón que miraban por la ventanilla tenían la sensación de que el suelo se les acercaba y de que iban a

golpearse con él. Fui a ver a Polk-Mowbray para comprobar si estaba bien y me lo encontré muy pálido y aferrado a la litera para no sucumbir a la inclinación, como en un buque a punto de naufragar. El estruendo era tal que no podíamos hablar, teníamos que gritar. “¡Dios mío!” exclamó, “¿qué va a ser de nosotros?” Resultaba un tanto difícil responder. Ganábamos velocidad. La locomotora era muy antigua. Había sido abandonada antes de la guerra por una compañía cinematográfica norteamericana y los yugoslavos la habían arreglado con alambres. Unos hombres muy peludos y tocados con gorras de paño, que parecían editores de Dostoievski, alimentaban apasionadamente la caldera, al rojo vivo. Me dije que la situación era grave. A pesar de su antigüedad, la máquina alcanzaba sus buenos setenta kilómetros por hora. Y cada quinientos metros gemía y arrojaba a la noche andanadas de blancas pavesas que abrasaban la hierba a ambos lados de las vías. Desde lejos debíamos de parecer el incendio de un bosque avanzando.

»Otro detalle del “Tren de Celebración de la Liberación” era un ingenioso sistema de calefacción central que no se podía apagar, de modo que, como las ventanillas no se abrían, la temperatura ascendió velozmente decenas de grados. La gente se abanicaba con los sombreros de copa. Muchacho, jamás he visto al cuerpo diplomático sufrir así. Era imposible dormir. Las luces se negaban a apagarse. Los lavabos, al parecer, se vaciaban unos en otros. Y no dejábamos de pensar con horror en los jefes de misión del coche colgante, que bebían coñac y se retorcían de miedo mientras corríamos a través de la noche.

»La posibilidad de que ocurriera algún terrible accidente no era en absoluto remota, y por consiguiente nadie podía descansar. Ni siquiera nos atrevimos a ponernos el pijama; nos mirábamos con desesperación entre la baraún-

da infernal y nos sobresaltábamos a cada tumbo. El embajador norteamericano estaba tan asustado que pasó la noche cantando «Cerca de Ti, Señor...». Algunos afirmaban que había tenido la previsión de llevarse a su compartimiento una caja de whisky. Madame Fawzia, la embajadora de Egipto, pasó la noche rezando en el suelo. Yo simplemente no me atrevía a pensar en Polk-Mowbray. De vez en cuando, la dirección del viento cambiaba y el tren entero quedaba envuelto en una densa nube de humo llena de fragmentos de carbón mal digerido del tamaño del granizo. Pero los diabólicos fogoneros seguían moviendo frenéticamente sus palas y el tren volaba entre luctuosos eructos y alaridos.

»A las dos de la mañana oímos un pavoroso ruido cuando entramos en la estación de Slopsy Blob, así llamada en honor del famoso héroe de la independencia. El vagón colgante encontró a su paso la marquesina de latón y la arrancó limpiamente, o casi, porque por los pelos no decapitó al jefe de estación. El ruido fue tremendo y todo el cuerpo diplomático lanzó al unísono un aullido de terror. Yo nunca había oído gritar así a los diplomáticos, ni he vuelto a oírlos. A causa del impacto, el vagón colgante perdió un montón de flores y querubines y los viajeros de los vagones posteriores recibieron una nevisca de astillas multicolores que los hizo gritar aún más. Todo terminó en un instante.

»Nos encontrábamos de nuevo en medio de la noche, volando por las negras llanuras, y los hermanos Karamázov alimentaban enérgicamente la locomotora. Es posible que los serbios no se hubieran enterado de nada. Pasamos el resto de la noche en vela, amigo mío. Sin duda, el ángel de la guarda de la industria pesada yugoslava nos amparaba, porque no ocurrió nada peor. Pero el cuerpo diplomático

que finalmente llegó a Zagreb la mañana de la Liberación era un contingente desanimado y maltrecho. Te aseguro que la idea de liberación nunca había estado tan presente en la mente de todos.

»Debían de ser las seis en punto cuando el tren entró en la estación pitando y resoplando como el Etna. Habían clavado los frenos varios kilómetros antes, y había que oír cómo rechinaban para creerlo.

»Pero ahí no acabó todo. Aunque erramos la alfombra roja por cuatrocientos metros, y aunque la banda de los Obreros Ferroviarios de Zagreb tuvo que correr para alcanzarnos, nuestros padecimientos no habían terminado. Resultó que las puertas de los vagones que daban al andén estaban fuertemente cerradas. Supongo que los andenes de las estaciones de Belgrado y de Zagreb se encontraban en lados opuestos de la vía, y a nadie se le había ocurrido que pudiéramos necesitar salir por el otro lado. Era humillante. Por las ventanillas cerradas contemplamos a la banda de Obreros Ferroviarios y al comité de recepción del día de la Liberación, mientras les dirigíamos mudos gestos de amistad y vagas muecas.

»Debíamos de parecer una colonia de monos desplazada de su territorio e impaciente por volver a sus árboles. Después de algunas vacilaciones descendimos del “Rayo de Zagreb” por el otro lado y dimos la vuelta al tren para ir al punto de recepción, avergonzados pero en definitiva felices de notar de nuevo la tierra firme bajo nuestros pies. Formados por orden de antigüedad en el andén de Zagreb, oímos el *Himno de la Liberación* cantado por el Coro de Partisanos, en un registro tan bajo que no lograba ocultar los alegres gritos de triunfo de los hermanos Karamázov, quienes acentuaban sus vítores con sonoras volutas del silbato de vapor del “Tren de Celebración por la Liberación”,

que a la fría luz de la mañana parecía más inverosímil todavía que la noche anterior.

»El asunto salió tan bien como se puede esperar en estos casos; pero aunque estábamos soñolientos, sentimos un frío brusco en el corazón al oír una frase del discurso de bienvenida. Las autoridades, era evidente, esperaban que al día siguiente hiciéramos el viaje de regreso en el “Tren de Celebración por la Liberación”. Aquello nos dejó pensativos. A Madame Fawzia se le escapó un involuntario ruido de náusea que nuestros huéspedes interpretaron como una expresión de júbilo. Muchas otras señoras del cuerpo diplomático parecían a punto de sucumbir. Pero el viejo entrenamiento se impuso. Se vieron muchos labios apretados y ojos inexpresivos, pero nadie dijo una palabra hasta que nos reunimos para el desayuno en el Slopsy Blob Hotel. Entonces, las aguas contenidas de la emoción se desbordaron. Los embajadores, los ministros, los secretarios de embajada y sus esposas empezaron a hablar y a gesticular. Era una escena conmovedora. Algunos ponían a los dioses por testigos de que nunca más viajarían en tren; otros evocaban la noche pasada, en que vieron desfilar ante ellos su vida como en una pantalla; la esposa del ministro plenipotenciario de la España republicana, la más profundamente conmovida, se dirigió al decano, el embajador de Polonia, y lo hizo responsable ante Dios de nuestro bienestar y nuestra seguridad. Los egipcios chillaban, los finlandeses y los noruegos gruñían, los eslavos se tiro-neaban mutuamente de las solapas como si ordeñaran cabras. Los griegos hacían gestos prometeicos en dirección a todos. (Éstos podían permitirse ver las cosas serenamente porque ya habían contratado los únicos seis taxis que había en Zagreb y ofrecían plazas para el viaje de retorno a mil dinares por cabeza.)

»Una cosa se desprendía claramente de todo esto: el cuerpo diplomático estaba en abierta rebelión y no sería fácil convencerlo para que volviera a viajar al cuidado de los hermanos Karamázov. El decano suplicaba en vano. En la sala se advertían las distintas actitudes nacionales. La embajadora de Italia, que parecía capaz de volatilizarse de furia, llegó a alzarse el vestido para mostrarnos una magulladura que había sufrido durante el trayecto. En cuanto a Polk-Mowbray, tenía realmente un traumatismo craneal: una protuberancia en forma de huevo en la coronilla, donde había sido golpeado, sin duda, al pasar por una estación. Era evidente que el viaje lo había envejecido.

»Pues bien, ese día, casi todos nos quedamos en la cama, a base de aspirinas y compresas frías. Por la tarde asistimos a una función de ballet y al desfile militar con antorchas. El día de la Liberación había terminado. Por la noche, el decano convocó una nueva reunión en el hotel, y nos arengó acerca del proceder diplomático en general y de nuestras obligaciones en particular. En vano. Estábamos decididos a no regresar en el Tren Fantasma. Se esforzó por convencernos, pero fuimos inflexibles. Y una bandada de telegramas revoloteó hasta el Departamento de Protocolo del Ministerio de Asuntos Exteriores, proclamando enfermedades repentinas, tareas impostergables, acontecimientos políticos imprevistos, jaquecas, gripes, neuralgias o causas de fuerza mayor. Al amanecer, un convoy de taxis partió de regreso con los restos del cuerpo diplomático, mal afeitados y quizá avergonzados, pero vivos y sanos... En cierto modo, lo lamenté por los hermanos Karamázov y por el “Tren de Celebración de la Liberación”. Sabe Dios que no les deseaba ningún mal. Sin embargo, debo reconocer que no me sorprendió leer en el periódico, pocos días más tarde, que el último triunfo de la industria pesada

yugoslava había saltado de las vías de Slopsy Blob, y que había concluido la obra tan bien iniciada llevándose consigo la mayor parte del edificio de la estación. No hubo heridos. Nunca los hay en Serbia. Sí, a veces, gente aterrizada. Pensándolo bien, esto sólo es un aspecto del modo de vida serbio...