

El Tren Especial Desaparecido

Arthur Conan Doyle.

La confesión hecha por Herbert de Lernac, que se halla en la actualidad penado con sentencia de muerte en Marsella, ha venido a arrojar luz sobre uno de los crímenes más inexplicables del siglo, sobre un suceso que, según creo, no tiene precedente alguno en los anales del crimen de ningún país. Aunque en los medios oficiales se muestran reacios a tratar del asunto, por lo que los informes entregados a la prensa son muy pocos, existen, no obstante, indicaciones de que la confesión de este archicriminal está corroborada por los hechos y de que hemos encontrado, al fin, la solución del más asombroso de los asuntos. Como el suceso ocurrió hace ya ocho años y una crisis política que en aquellos momentos tenía absorbida la atención del público vino, hasta cierto punto, a quitarle importancia, convendrá que yo exponga los hechos tal como me ha sido posible conocerlos. Los he examinado comparando los periódicos de Liverpool de aquella fecha, las actas de la investigación realizada acerca de John Stater, maquinista del tren, y los archivos de la compañía de ferrocarril de Londres y la Costa Occidental, que han sido puestos cortésmente a mi disposición. Resumiéndolos, son como siguen:

El día 3 de junio de 1890, un caballero que dijo llamarse monsieur Louis Caratal pidió una entrevista con mister James Bland, superintendente de la estación central de dicho ferrocarril en Liverpool. Era un hombre de corta estatura, edad mediana y pelo negro, cargado de espaldas hasta el punto de producir la impresión de alguna deformidad del espinazo. Iba acompañado por un amigo, hombre de aspecto físico impresionante, pero cuyas maneras respetuosas y cuyas atenciones constantes daban a entender que dependía del otro. Este amigo o acompañante, cuyo nombre no se dio a conocer, era sin duda alguna extranjero y probablemente español o sudamericano, a juzgar por lo moreno de su tez. Se observó en él una particularidad. Llevaba en la mano izquierda una carpeta negra de cuero, de las de los correos, y un escribiente observador de las oficinas centrales se fijó en que la llevaba sujeta a la muñeca por medio de una correa. Ninguna importancia se dio en aquel entonces a este hecho, pero los acontecimientos que siguieron demostraron que la tenía. Se hizo pasar a monsieur Caratal hasta el despacho de mister Bland, quedando esperándole fuera su acompañante.

El negocio de monsieur Caratal fue solucionado rápidamente. Aquella tarde había llegado de un país de Centroamérica. Ciertos negocios de máxima importancia exigían su presencia en París sin perder ni un solo momento. Se le había ido el expreso de Londres y necesitaba que se le pusiese un tren especial. El dinero no tenía importancia, porque era un problema de tiempo. Si la Compañía se prestaba a que lo ganase poniéndole un tren, él aceptaba las condiciones de la misma.

Mister Bland tocó el timbre, mandó llamar al director de tráfico, mister Potter Hood, y dejó arreglado el asunto en cinco minutos. El tren saldría tres cuartos de hora más tarde. Se requería tiempo para asegurarse que la línea estaba libre. Se engancharon dos coches, con un furgón detrás para un guarda, a una poderosa locomotora conocida con el nombre de Rochdale, que tenía el número 247 en el registro de la Compañía. El primer vagón sólo tenía por finalidad disminuir las molestias producidas por la oscilación. El segundo, como de costumbre, estaba dividido en cuatro departamentos: un departamento de primera, otro de primera para fumadores, uno de segunda y otro de segunda para fumadores. El primer departamento, el delantero, fue reservado a los viajeros. Los otros tres quedaron vacíos. El jefe de tren fue James McPherson, que llevaba ya varios años al servicio de la Compañía. El fogonero, William Smith, era nuevo en el oficio.

Al salir del despacho del superintendente, monsieur Caratal fue a reunirse con su acompañante y ambos dieron claras señales de la gran impaciencia que tenían por ponerse en marcha. Pagaron la suma que se les pidió, es decir, cincuenta libras y cinco chelines^[1], a la tarifa correspondiente para los trenes especiales de cinco chelines por milla^[2] y a continuación pidieron que se les condujese hasta el vagón, instalándose inmediatamente en el mismo, aunque se les aseguró que transcurriría cerca de una hora hasta que la vía estuviese libre. En el despacho del que acababa de salir monsieur Caratal ocurrió, mientras tanto, una coincidencia extraña.

El hecho de que en un rico centro comercial alguien solicite un tren especial no es cosa extraordinaria; pero que la misma tarde se soliciten dos de esos trenes ya era cosa poco corriente. Eso fue, sin embargo, lo que ocurrió; apenas mister Bland hubo despachado el asunto del primer viajero, cuando se presentó en su despacho otro con la misma pretensión. Este segundo viajero se llamaba mister Horace Moore, hombre de aspecto militar y porte caballeresco, que alegó una enfermedad grave y repentina de su esposa, que se hallaba en Londres, como razón absolutamente imperiosa para no perder un instante en ponerse de viaje. Eran tan patentes su angustia y su preocupación, que mister Bland hizo todo lo posible para complacer sus deseos. No había ni que pensar en un segundo tren especial, porque ya el comprometido perturbaba hasta cierto punto el servicio corriente local. Sin embargo, quedaba la alternativa de que mister Moore cargase con una parte de los gastos del tren de monsieur Caratal e hiciese el viaje en el otro departamento vacío de primera clase, si monsieur Caratal ponía inconvenientes a que lo hiciese en el ocupado

por el y por su compañero. No parecía fácil que pusiese objeción alguna a ese arreglo; sin embargo, cuando míster Potter Hood le hizo esta sugerencia:, se negó en redondo a tomarla ni siquiera en consideración. El tren era suyo, dijo, e insistiría en utilizarlo para uso exclusivo suyo. Cuando míster Horace Moore se enteró de que no podía hacer otra cosa que esperar al tren ordinario que sale de Liverpool a las seis, abandonó la estación muy afligido. El tren en que viajaban el deforme monsieur Caratal y su gigantesco acompañante dio su pitido de salida de la estación de Liverpool a las cuatro y treinta y un minutos exactamente, según el reloj de la estación. La vía estaba en ese momento libre y el tren no había de detenerse hasta Manchester.

Los trenes del ferrocarril de Londres y la Costa Occidental ruedan por líneas pertenecientes a otra Compañía hasta la ciudad de Manchester, a la que el tren especial habría debido llegar antes de las seis. A las seis y cuarto se produjo entre los funcionarios de Liverpool una gran sorpresa, que llegó incluso a consternación al recibo de un telegrama de Manchester, en el que se anunciaba que no había llegado todavía. Se preguntó a St. Helens, que se encuentra a un tercio de distancia entre ambas ciudades, y contestaron lo siguiente:

«A James Bland, superintendente, Central L. and W C., Liverpool. -El especial pasó por aquí a las 4,52, de acuerdo con su horario. -Dowser, St. Helens.»

Este telegrama se recibió a las 6,40. A las 6,50 se recibió desde Manchester un segundo telegrama.

«Sin noticias del especial anunciado por usted.»

Y diez minutos más tarde un tercer telegrama, todavía más desconcertante:

«Suponemos alguna equivocación en horario indicado para el especial. El tren corto procedente de St Helens, que debía seguir al especial, acaba de llegar y no sabe nada de este último. Sírvase telegrafiar. -Manchester»

El caso estaba asumiendo un aspecto por demás asombroso, aunque el último de los telegramas aportó en ciertos aspectos un alivio a los directores de Liverpool. Parecía difícil que, si al especial le había ocurrido algún accidente, pudiera pasar el tren corto por la misma línea sin haber advertido nada. Pero ¿qué otra alternativa quedaba? ¿Dónde podía encontrarse el tren en cuestión? ¿Lo habían desviado a algún apartadero, por alguna razón desconocida, para permitir el paso del tren más lento? Esa explicación cabía dentro de lo posible, en el caso de que hubiesen tenido que llevar a cabo la reparación de alguna pequeña avería. Se enviaron sendos telegramas a todas las estaciones intermedias entre St. Helens y Manchester, y tanto el superintendente como el director de tráfico permanecieron junto al transmisor, presas de la máxima expectación, en espera de que fuesen llegando las contestaciones que habían de informarles con exactitud de lo que le había ocurrido al tren desaparecido. Las contestaciones fueron llegando en el mismo orden de las preguntas, es decir, en el de las estaciones que venían a continuación de la de St. Helens.

Especial pasó por aquí a las 5. -Collins Green.»

Especial pasó por aquí 5,5. -Earlestown.»

Especial pasó por aquí 5,15. -Newton.»

«Especial pasó por aquí 5,20. -Kenyon-Empalme.»

«Ningún especial pasó por aquí. -Barton Moss.»

Los dos funcionarios se miraron atónitos.

-No me ha ocurrido cosa igual en mis treinta años de servicio -dijo míster Bland.

-Es algo absolutamente sin precedentes e inexplicable, señor. Algo le ha ocurrido al especial entre Kenyon-Empalme y Barton Moss.

-Sin embargo, si la memoria no me falla, no existe apartadero entre ambas estaciones. El especial se ha fugado de los raíles.

-Pero ¿cómo es posible que el tren ordinario de las cuatro cincuenta haya pasado por la misma línea sin verlo?

-No queda otra alternativa, míster Hood. Tiene por fuerza que haber descarrilado. Quizá el tren corto haya observado algo que arroje alguna luz en el problema. Telegrafiamos a Manchester pidiendo mayores informes, y a Kenyon-Empalme le daremos instrucciones de que salgan inmediatamente a revisar la vía hasta Barton Moss.

La respuesta de Manchester no se hizo esperar:

«Sin noticias del especial desaparecido. Maquinista y jefe del tren corto afirman de manera terminante que ningún descarrilamiento ha ocurrido entre Kenyon-Empalme y Barton Moss. La vía, completamente libre, sin ningún detalle fuera de lo corriente. -Manchester»

-Habrá que despedir a ese maquinista y a ese jefe de tren -dijo, ceñudo, míster Bland-. Ha ocurrido un descarrilamiento y ni siquiera se han fijado. No cabe duda de que el especial se salió de los raíles sin estropear la vía, aunque eso es superior a mis entendederas. Pero no tiene más remedio que haber ocurrido así y ya verá usted cómo no tardamos en recibir telegrama de Kenyon o de Barton Moss anunciándonos que han encontrado al especial en el fondo de un barranco.

Pero la profecía de míster Bland no estaba llamada a cumplirse. Transcurrió media hora y llegó, por fin, el siguiente mensaje enviado por el jefe de estación de Kenyon-Empalme:

«Sin ningún rastro del especial desaparecido. Con seguridad absoluta que pasó por aquí y que no llegó a Barton Moss. Desenganchamos máquina de tren mercancías y yo mismo he recorrido la línea, que está completamente libre, sin señal alguna de que haya ocurrido accidente.»

Míster Bland se tiró de los cabellos, lleno de perplejidad, y exclamó:

-¡Esto raya con la locura, Hood! ¿Es que puede en Inglaterra esfumarse un tren en el aire a plena luz del día? Esto es absurdo. Locomotora, tender[3], dos coches, un furgón, cinco personas.... y todo desaparecido en la vía despejada de un ferrocarril. Si no recibimos alguna noticia concreta, iré yo personalmente a recorrer la línea dentro de una hora, en compañía del inspector Collins.

Al fin ocurrió algo concreto, que tomó la forma de otro telegrama procedente de Kenyon-Empalme:

«Lamento informar que cadáver de John Slater, maquinista tren especial, acaba de ser encontrado entre matorral aliagas[4] a dos millas y cuarto de este empalme. Cayó de locomotora, rodó barranco abajo y fue a parar entre arbustos. Parece muerte debida a heridas en la cabeza que produjose al caer. Examinado cuidadosamente terreno alrededores, sin encontrar rastro de tren desaparecido.»

He dicho ya que el país se encontraba en el hervor de una crisis política, contribuyendo todavía más a desviar la atención del público las noticias sobre sucesos importantes y sensacionales que ocurrían en París, donde un escándalo colosal amenazaba con derribar al Gobierno y desacreditar a muchos de los dirigentes de Francia. Esta clase de noticias llenaban las páginas de los periódicos y la extraña desaparición del tren despertó una atención mucho menor que la que se le habría dedicado en momentos de mayor tranquilidad. Además, el suceso presentaba un aspecto grotesco, que contribuyó a quitarle importancia: los periódicos desconfiaban de la realidad de los hechos tal como venían relatados. Más de uno de los diarios londinenses trató el asunto de ingeniosa noticia falsa, hasta que la investigación del juez acerca de la muerte del desdichado maquinista (investigación que no descubrió nada importante) convenció a todos de que era un incidente trágico.

Míster Bland, acompañado del inspector Collins, decano de los detectives al servicio de la Compañía, marchó aquella misma tarde a Kenyon-Empalme. Dedicaron todo el siguiente día a investigaciones que obtuvieron sólo un resultado totalmente negativo. No sólo no existía rastro del tren desaparecido, sino que resultaba imposible formular una hipótesis que pudiera explicar lo ocurrido. Por otro lado, el informe oficial del inspector Collins (que tengo ante mis ojos en el momento de escribir estas líneas) sirvió para demostrar que las posibilidades eran mucho más numerosas de lo que habría podido esperarse. Decía el informe:

«En el trecho de vía comprendido entre estas dos estaciones, la región está llena de fundiciones de hierro y de explotaciones de carbón. Algunas de éstas se hallan en funcionamiento, pero otras han sido abandonadas. No menos de una docena cuentan con líneas de vía estrecha, por las que circulan vagonetas hasta la línea principal. Desde luego, hay que descartarlas. Sin embargo, existen otras siete que disponen, o que han dispuesto, de líneas propias que llegan hasta la principal y enlazan con ésta, lo que les permite transportar los productos desde la bocamina hasta los grandes centros de distribución. Todas esas líneas tienen sólo algunas millas de longitud. De las siete, cuatro pertenecen a explotaciones carboníferas abandonadas o, por lo menos, a pozos de mina que ya no se explotan. Son las de Redgaundet, Hero, Slough of Despond y Heartscase, mina esta última que era hace diez años una de las más importantes del Lancashire. Es posible también eliminar de nuestra investigación estas cuatro líneas, puesto que sus vías han sido levantadas en el trecho inmediato a la vía principal, para evitar accidentes, de modo que en realidad no tienen ya conexión con ella. Quedan otras tres líneas laterales, que son las que conducen a los siguientes lugares:

- »a) A las fundiciones de Camstock;
- »b) A la explotación carbonífera de Big Ben;
- »c) A la explotación carbonífera de Perseverance.

»La de Big Ben es una vía que no tiene más de un cuarto de milla de trayecto y que muere en un gran depósito de carbón que espera ser retirado de la bocamina. Allí nadie había visto ni oído hablar de ningún tren especial. La línea de las fundiciones de hierro de Camstock estuvo, durante el día 3 de junio, bloqueada por 16 vagones cargados de hematites[5]. Se trata de una vía única y nada pudo pasar por ella. En cuanto a la línea de la Perseverance, se trata de una doble vía por la que tiene lugar un tráfico importante, debido a que la producción de la mina es muy grande. Ese tráfico se llevó a cabo durante el día 3 de junio como de costumbre; centenares de hombres, entre los que hay que incluir una cuadrilla de peones del ferrocarril, trabajaron a lo largo de las dos millas y cuarto del trayecto de esa línea y es inconcebible que un tren inesperado haya podido pasar por ella sin llamar la atención de todos. Para terminar, se puede hacer constar el detalle de que esta vía ramificada se encuentra más próxima a St. Helens que el lugar en que fue hallado el cadáver del maquinista, por lo que existen toda clase de razones para creer que el tren había dejado atrás ese lugar antes que le ocurriese ningún accidente.

»Por lo que se refiere a John Slater, ninguna pista se puede sacar del aspecto ni de las heridas que presenta su cadáver. Lo único que podemos afirmar, con los datos que poseemos, es que halló la muerte al caer de su máquina,

aunque no nos creemos autorizados para emitir una opinión acerca del motivo de su caída ni de lo que le ocurrió a su máquina con posterioridad.»

En conclusión, el inspector presentaba la dimisión de su cargo, pues se encontraba muy irritado por la acusación de incompetencia que se le hacía en los periódicos londinenses.

Transcurrió un mes, durante el cual tanto la policía como la Compañía ferroviaria prosiguieron en sus investigaciones sin el más pequeño éxito. Se ofreció una recompensa y se prometió el perdón en caso de no tratarse de un crimen; pero nadie aspiró a una cosa ni a otra. Los lectores de los periódicos abrían éstos diariamente con la seguridad de que estaría por fin aclarado aquel enigma tan grotesco; pero fueron pasando las semanas y la solución seguía tan lejana como siempre. En la zona más poblada de Inglaterra, en pleno día y en una tarde del mes de junio había desaparecido con sus ocupantes un tren, lo mismo que si algún mago poseedor de una química sutil lo hubiese volatilizado y convertido en gas. Desde luego, entre las distintas hipótesis que aparecieron en los periódicos, hubo algunas que afirmaban en serio la intervención de potencias sobrenaturales o, por lo menos, preternaturales y que el deforme monsieur Caratal era en realidad una persona a la que se conoce mejor con otro nombre menos fino. Otros atribuían el maleficio a su moreno acompañante, aunque nadie era capaz de formular en frases claras de qué recurso se había valido.

Entre las muchas sugerencias publicadas por distintos periódicos o por individuos particulares, hubo una o dos que ofrecían la suficiente posibilidad para atraer la atención de los lectores. Una de ellas, la aparecida en *The Times*, con la firma de un aficionado a la lógica que por aquel entonces gozaba de cierta fama, abordaba el problema de una manera analítica y semicientífica. Será suficiente dar aquí un extracto; pero los curiosos pueden leer la carta entera en el número correspondiente al día 3 de julio. Venía a decir:

. «Uno de los principios elementales del arte de razonar es que, una vez que se haya eliminado lo imposible, la verdad tiene que encerrarse en el residuo, por improbable que parezca. Es cierto que el tren salió de Kenyon-Empalme. Es cierto que no llegó a Barton Moss. Es sumamente improbable, pero cabe dentro de lo posible, que el tren haya sido desviado por una de las siete vías laterales existentes. Es evidentemente imposible que un tren circule por un trecho de vía sin raíles; por consiguiente, podemos reducir los casos improbables a las tres vías en actividad, es decir, la de las fundiciones de hierro Camstock la de Big Ben y la de Perseverance. ¿Existe alguna sociedad secreta de mineros de carbón, alguna Camorra inglesa, capaz de destruir el tren y a sus viajeros? Es improbable, pero no imposible. Confieso que soy incapaz de apuntar ninguna otra solución. Yo aconsejaría, desde luego, a la Compañía que concentrase todas sus energías en estudiar esas tres líneas y a los trabajadores del lugar en que estas terminan. Quizá el examen de las casas de préstamos del distrito sacase a la luz algunos hechos significativos.»

Tal sugerencia despertó considerable interés por proceder de una reconocida autoridad en esa clase de asuntos y levantó también una furiosa oposición de los que la calificaban de libelo absurdo en perjuicio de una categoría de hombres honrados y dignos. La única respuesta que se dio a estas censuras fue un reto a quienes las formulaban para que expusiesen ellos públicamente otra hipótesis más verosímil. Esto provocó efectivamente otras dos, que aparecieron en los números del *Times* correspondientes a los días 7 y 9 de julio. Apuntaba la primera de ellas la idea de que quizá el tren hubiese descarrilado y se hubiese hundido en el canal de Lancashire y Staffordshire, que corre paralelo al ferrocarril en un trecho de algunos centenares de yardas. Esta sugerencia quedó desacreditada al publicarse la profundidad que tiene el canal, que no podía, ni mucho menos, ocultar un objeto de semejante volumen. El segundo corresponsal llamaba la atención sobre la cartera que constituía el único equipaje que los viajeros llevaban consigo, apuntando la idea de la posibilidad de que llevasen oculto en su interior algún nuevo explosivo de una fuerza inmensa y pulverizadora. Pero el absurdo evidente de suponer que todo el tren hubiera podido quedar pulverizado y la vía del ferrocarril no hubiese sufrido el menor daño, colocaba semejante hipótesis en el terreno de las burlas. En esa situación sin salida encontrábase las investigaciones, cuando ocurrió un incidente nuevo y completamente inesperado.

El hecho es, nada más y nada menos, que haber recibido la señora de McPherson una carta de su marido, James McPherson, el mismo que iba de jefe de tren en el especial desaparecido. La carta, con la fecha de 5 de julio de 1890, había sido puesta en el correo de Nueva York y llegó a destino el 14 del mismo mes. Expresáronse dudas acerca de su autenticidad, pero la señora McPherson afirmó terminantemente la de la letra; además, el venir con ella la cantidad de cien dólares en billetes de cinco dólares bastaba para descartar la idea de que no se tratase de una añagaza. El remitente no daba dirección alguna y la carta era como sigue:

«Mi querida esposa: Lo he meditado muchísimo y me resulta insoportable el renunciar a ti. Y también a Elisita. Por más que luché contra esa idea, no puedo apartarla de mi cabeza. Te envíé dinero, que podrás cambiarlo por veinte libras inglesas, que serán suficientes para que tú y Elisita crucéis el Atlántico. Los barcos de Hamburgo que hacen escala en Southampton son muy buenos y más baratos que los de Liverpool. Si vosotras viniéseis y os alojaseis en la Johnston House, yo procuraré avisaros de qué manera podríamos reunirnos, pero de momento me encuentro con

Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

