

EL CENTENARIO DEL FERROCARRIL EN PARIS

Por Renalo Villaverde.

LA INICIAL LINEA PARIS-VERSALLES. UNA GRAN BATALLA QUE GANA EL PROGRESO. MUERTE DE LA TRADICIONAL DILIGENCIA. RIDICULAS OPINIONES DE LOS SABIOS DE LA EPOCA. STEPHENSON, INVENTOR DE LA LOCOMOTORA, Y SU MAS GRANDE PALADIN EN INGLATERRA. LA PRIMERA GRAN CATASTROFE FERROVIARIA. LOS TRENES DE HOY EN LA LITERATURA DE MAURICIO DE KOBRA.

FRANCIA, la tierra tradicional que rememora a cada paso, urgando en viejos archivos los motivos de gloria de su largo pasado, acaba de celebrar un centenario, idealizando hierros, aceros y calderas de alta presión. Pero en plena Francia romántica de 1840, cuando Musset soñaba con un sauce para su tumba. Chateaubriand adormecía los espíritus con los efluvios de su pluma alada y los versos de Hugo hacían palpar los corpiños de las damas, envueltas en sus malakoffs y trenzando sus minúes, ¿era posible una revolución mecánica, en que el materialismo arrancara un laurel a la corona de ensueños? Sí, lo fué, aunque a costa de encarnizadas batallas. La tajada de prosa pudo desprenderse del dique romántico. El progreso imponía sus derechos con una de sus más bellas conquistas: el ferrocarril.

Cúmplese un siglo en estos meses estivales de 1939 de la inauguración del primer ferrocarril de pasajeros que circuló de París a Versailles. La sentencia de muerte de la diligencia estaba firmada. Uno de los más rotundos triunfos del ingenio humano echaba sus raíces en el corazón de Francia. Fué una verdadera revolución. Los espíritus se estremecían ante aquellas máquinas infernales, al decir de muchos. La crítica fué despiadada. La oposición cerrada. No bostaban los éxitos que los ferrocarriles desde ocho años antes lograban en

Inglaterra. El francés continuaba adherido a sus viejas costumbres. Hombres de talento pusieron el grito en el cielo. Pero el pueblo, más osado quizás por menos documentado, invadió los gigantescos juguetes extraordinarios, les brindó su cooperación y garantizó sus éxitos. El mundo se transformaba, mientras Francia se empequeñecía para los franceses. Versalles, la tierra que brilló al fausto de los últimos Borbones, quedaba al alcance de todas las curiosidades por unos escasos francos...

Y Francia comenzó a mecanizarse a compás de los versos y de la literatura sentimental. El hierro machacaba a dúo con el idealismo, en una imagen exacta simbolizada por las paralelas del combatido ferrocarril...

Muchos de los grandes hombres miraban a las locomotoras con ojos escépticos. Thiers las consideraba como «un juguete de los parisienses» y, a pesar de las luces de su claro espíritu, resultó un defensor de la tradición, de las diligencias, de las cabalgaduras.

Arago, el célebre físico y astrónomo, en cuyo recuerdo uno de los bulevares de París lleva su nombre y sobre el cual, por un destino fatalista para la memoria del gran hombre de ciencias, se empuja la guillotina cada vez que la pena de muerte se aplica en la capital de Francia, fué otro de los que más rudamente combatieron la implantación del ferrocarril. En el proyecto de la línea que habría de unir a París con Versalles, el tren debía atravesar un pequeño túnel. Y aquí fué donde la indignación del sabio rompió sus más enérgicas lanzas. Estimaba este paso del túnel funesto para la salud pública, pues los viajeros, al sufrir los contrastes de los cambios de temperaturas, adquirirían catarros, gripes y mortales pulmonías. De un informe de Arago al respeto traducimos lo siguiente:

«No creo firmemente en la explosión de las máquinas de alta presión, aunque ello no es imposible: es probable que una locomotora estalle; en tal caso es una lluvia de metralla; pero, dada la distancia en que se encuentran colocados los viajeros, el peligro no puede considerarse enorme. Mas no sucederá lo mismo en el interior del túnel; allí el peligro es directo e indirecto; allí hay que temer que la bóveda del túnel se desplome sobre las cabezas»...

Con tales testimonios y otros muchos de personas no menos connotadas, hay que pensar en los esfuerzos que tuvo que realizar la compañía fundada para la explotación ferrocarrilera antes de lograr la autorización del Gobierno. La crónica de la época nos habla de las acaloradas discusiones que el proyecto produjo en la Cámara de Diputados. París era un hervidero de opiniones pintorescas y disímiles. Cada cual se esforzaba en hacer triunfar la suya. La prensa desencadenó una campaña contradictoria. Los espíritus se calorizaron al rojo vivo. Fué un período sugestivo de intrigas, de temores, de luchas y de optimismo.

Pero el progreso terminó por triunfar. El ejemplo de los trenes ingleses era una realidad inata-



3

cable. La línea hasta Saint-Germain, que se había instalado poco antes y que obtuvo una aceptación relativa, fué prolongada hasta Versailles, dándole a las gentes la impresión de un verdadero viaje largo...

El tren se fué adentrando en las costumbres. Resultó un vehículo muy a propósito para la burguesía. Muy incómodo—sobre todo para nosotros que podemos establecer comparaciones—por sus asientos duros, por la falta de muelles, por la ley de inercia que jugaba malas pasadas a los viajeros en los frenazos bruscos y en las arrancadas rápidas, por el negro cisco que expelía la chimenea sobre los pasajeros enfundados en sus trajes domigueros... Pero todo esto era perfectamente soportable, ya que no se trataba de elementos nuevos. Las tradicionales diligencias, salvo en algunos detalles de confort más apreciables, brindaban la misma serie de engorros para sus clientes. Y, en cambio, no tenían la alegre novedad de los flamantes ferrocarriles ni la «fantástica velocidad de treinta kilómetros por hora» ni la íntima satisfacción para el viajero de sentirse partícipa integrante del más revolucionario grito del progreso...

El ferrocarril puso de moda a Versailles. Todo París, en los días de fiesta, se desbordaba sobre los jardines del histórico palacio. Los lujosos salones en los que Luis XIV hilvanaba los proyectos que hicieron a Francia llamarle el Rey Sol, los recodos encantados donde Luis XV complacía los caprichos de la Pompadour y de la Du Barry y los pequeños pabellones en que María Antonieta desgranaba la frivolidad de sus locuras mientras su casto esposo cazaba y se sumía en las complicaciones de la relojería, todo este oasis un poco misterioso y hasta entonces casi intangible para la curiosidad del francés aburguesado, gracias a la rapidez del ferrocarril, se abrió como un kaleidoscopio de facetas infinitas a los ojos de los parisienses.

En tanto, la red ferroviaria extendía sus railes por Europa y los Estados Unidos. Poco tiempo después, allá por los finales de 1840, Inglaterra contaba con 2.400 kilómetros de vía férrea, 1.200 la América del Norte, 800 Alemania y 440 Francia.

La conquista estaba lograda. ¡Pero cuántos sinsabores para convencer al mundo! Se aducían inverosímiles razonamientos al objeto de hacer fra-

casar al ferrocarril. Entre otros disparates los grandes hombres de la época aseguraban que el establecimiento de las vías férreas harían imposible los pastos en las campiñas; que los pájaros morirían envenenados por el humo de las locomotoras; que las casas próximas al ferrocarril se incendiarían por las chispas que el tren arrojaba; que el cisco emponzoñaría las aguas de los ríos y de los manantiales... Y mil otros argumentos semejantes brotaron de los cerebros reaccionarios.

El más firme defensor en Inglaterra del ferrocarril lo fué, sin duda, Jorge Stéphenon, inventor de la locomotora y su más decidido partidario. Cuando todo Londres lo combatía como se combate a un loco, Stéphenon escribía estas proféticas palabras:

«Los caminos de hierro reemplazarán bien pronto a todos los demás medios de transporte y servirán lo mismo para el rey que para el último de sus vasallos; y no está lejos el tiempo en que será al operario más ventajoso que ir a pie, marchar a su taller o fábrica en camino de hierro. Sin duda que habrá graves dificultades que vencer; pero no es menos cierto que veréis lo que acabo de predeciros, y estoy de ello tan seguro como de que vivimos ahora».

En Francia, una vez inaugurada la línea Paris-Versalles, todo marchó a pedir de boca. Los ferrocarriles siguieron extendiendo sus redes por todo el territorio de las Galias. Pero a poco habría de producirse la primera gran catástrofe en la famosa y concurrida línea de Versailles. Era un domingo pleno de sol y fiesta. Un tren de dieciocho vagones devolvía a la capital a quinientos excursionistas que habían pasado el día viendo «correr las aguas» en los jardines versallescios. Se produjo un descarrilamiento. Hubo más de cincuenta muertos y centenares de heridos. Se incendiaron varios vagones contruidos de madera, y sus pasajeros murieron achicharrados.

En los primitivos trenes los vagones se cerraban herméticamente y sólo podían ser abiertos desde afuera al llegar a la estación. Esta circunstancia evitó a los viajeros poder salvarse. Las llamas los carbonizaron dentro de sus tumbas de madera.

La catástrofe fué un verdadero e intenso luto para Francia.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LP

Sin embargo, ella sirvió para modificar los futuros vagones, mejorándolos en muchos aspectos todos beneficiosos para el público.

A pesar de la guerra que se inició de nuevo contra el ferrocarril, éste continuó su sendero triunfal. Su suerte estaba echada definitivamente. El final del siglo debía ver una tierra cuajada de fáciles medios de transporte. El progreso no se detiene jamás. La locomotora iniciaba el ciclo de las grandes conquistas del hombre.

Un siglo ha transcurrido desde todo este proceso baluceante del ferrocarril. Los antiguos caminos de hierro son hoy tan importantes en el mundo para el desenvolvimiento del comercio y de la industria, que hasta la explotación de alguna línea en países remotos ha sido causa de guerras y constantemente se provocan rozamientos diplomáticos entre las cancillerías de países antagónicos. Los ríos de oro que se deslizan sobre los railes de acero, con su canción áurea despiertan codicias y

son fuentes de intrigas. Las redes ferroviarias que envuelven al mundo, semejan los tentáculos de un pulpo gigantesco que agarrota una presa jugosa. ¿Concibiríamos hoy el progreso sin vagones confortables y sin potentes locomotoras?

En Francia acaba de celebrarse el primer centenario de este magnó invento. Los parisienses actuales han podido observar, con la sonrisa en los labios, la primitiva locomotora que llevó a sus abuelos a los jardines versallescos. ¡Cuánta diferencia entre aquellos armatostes asmáticos, y el famoso «Oriente Express», el tren más rápido y lujoso que atraviesa Europa!

Si Mauricio Dekobra hubiese nacido cincuenta años antes, no se hubiera inspirado, lejos del fragor de los modernos hólidos de acero, para escribir su popular «Madona de los Coches-Cama». Su novela, cuando más, en esta eventualidad, se llamaría «La Dama de la Diligencia París-Vichy»...
Agosto, 1939.

Dm Sep 3/39



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

