

CENTENARIO DEL FERROCARRIL

EL PRIMER TREN A VAPOR
PARA EL SERVICIO PUBLI-
CO ENTRE LIVERPOOL Y
MANCHESTER: SEPTIEM-
BRE DE 1830



N Oxnam, localidad perteneciente a la parroquia del mismo nombre, entre las notas de la flauta y los mordiscos a un trozo de queso Cheddar y a otro de pan de segunda, dados con la fruición de quien tiene buen apetito y no observa la etiqueta, y algún sorbo de agua fresca, conducía pacíficamente su rebaño el joven bisabuelo: bisabuelo de aquel sobrino segundo que cerrará el ciclo de la gloria de los Stephenson, de aquel que reposa hoy en la Abadía de Westminster, entre los trece reyes y las cinco reinas—asiento de los pares que allí acuden a cantar alabanzas al Cristo canterburiano—entre reyes y reinas que yacen en la Abadía porque su nombre era grande cuando los sorprendió la muerte.

Sigamos las huellas del pastor: que fué padre de Roberto Stephenson; éste abandonó los rebaños paternos y se aventuró fuera de los lindes de Oxnam. Dicho brevemente: buscaba fortuna. "¿Tenéis, señor, trabajo para mí?" O bien "Deme usted trabajo, patrón, que soy buen trabajador". Y evidentemente mostraba la carta del muy reverendo vicario anglicano de Oxnam, quien atestiguaba con su firma y sello parroquial (con el correspondiente lema latino), que Mr. R. S. era hombre de fe probada y buen trabajador, según los principios evangélicos de la Iglesia de Inglaterra.

Y encontró trabajo en las minas de Northumberland.

Ahorrrando unas pocas monedas de plata cada semana, sintió la necesidad de una mujer fiel que lo cuidara y quisiera su bien. Y de su matrimonio tuvo seis hijos y con ellos la pobreza. Trabajó en las minas durante toda la vida.

Pero en Wylam, en junio de 1781, le nació Jorge.

PIERO RAFFAELE ZAMPETTI

(Para LA NACION)

LONDRES, octubre de 1930.

Jorge Stephenson volvió al oficio de sus antepasados tan pronto como comprendió la magnitud de la miseria de su hogar; pero lo hizo con cierto progreso: en lugar de las estúpidas ovejas y los obesos carneros merinos que otrora vigilaba el abuelo, él se dedicó a cuidar vacas, por un salario de dos peniques diarios, por su pan cotidiano. Cuando hubo mercado para los nabos y la paga por azadonarlos era de cuatro peniques diarios, dejó las vacas y cosechó nabos y ruiponces.

Y cuando tuvo edad suficiente para trabajar en las minas como su padre, y en vista de que podía ganar allí más plata abandonó los campos; y cuando trabajó lo suficiente como para poder aborrar un poco, pagó cuatro peniques semanales a un maestro a cambio de que le enseñara a leer y escribir. Y cuando pudo ahorrar más, se casó.

Y de Fanny, su esposa, nació Roberto.

Luego se convirtió en enfrenador en las minas, después inventó una lámpara de seguridad, más tarde solicitó ayuda a lord Ravensworth para construir una locomotora. En 1814 puso sobre los rieles cierta máquina que era toda saltos, temblores, ruidos y que cantaba la carraca como una pipa gigantesca; una máquina obesa, tan obesa que hacía 25 kilómetros por hora, porfiada, intratable, desobediente. Se llamaba "My lord".

Mientras estuvo dando vueltas en derredor de las minas, nadie pensó gran cosa de él; pero apenas se vislumbró que aquella máquina quería substituir a los caballos y póstillones, surgieron los lamentos y las invectivas.

Los herreros, Nuestro Señor, el Parlamento, los pájaros, la moda, las vacas lecheras, la moral, el demonio, las florecillas de los prados; todo esto iba y venía—y con ello otras cosas acerca de la vida terrena y espiritual—en los argumentos, sermones y discursos de todos los que discutían el problema: o el caballo de hierro o el caballo de Dios.

George Stephenson es el padre del ferrocarril, no porque fuera el primero en idear el monstruo de hierro, sino porque tuvo el valor de afrontar las testas empelucadas, la cobardía de las masas, el temor de las mujeres y de los aldeanos, la avaricia de los dueños del suelo, y también la sabiduría pasatista de algunos doctos con el título de "Sir". Esto, aparte del hecho de que su locomotora "La centella" alcanzó una velocidad de casi 50 kilómetros por hora.

Antes que él hubo Nicolás José Cugnot, de Lorena, el primero que hizo auto-móvil un cochecillo herrumbroso de tres ruedas que mostró al público cual una curiosidad de circo ecuestre, como se muestra una mujer-cañón cualquiera o una cabra tricorne. Y hubo también Richard Trevithick y William Hedley, quienes construyeron el venerable "Puffing Billy". Una máquina que nació en 1813 y murió en 1872 — si meditamos sobre ello advertiremos que fué una vida bien larga—y que ahora es objeto de veneración en el museo. Na-

ció con pulsaciones harto irregulares y con temblores; pero gracias a largas curas vivió bien y prestó valiosos servicios en la comarca de Wylam, próxima a New Castle-upon-Tyne.

Septiembre de 1830

Por aquella época, tanto en Manchester como en Liverpool, las personas más afanadas en las fatigosas tareas de la inauguración del primer ferrocarril destinado al servicio público eran los miembros de la eximia banda municipal. El "God save the King" sólo debía tocarse excepcionalmente; el himno a Wellington o a Nelson y el "Jesús, guíanos" debían figurar en el programa sinfónico; y como habría allí tantos soldados de bellas casacas rojas, las crinolinas eran renovadas con alegría, y en tanto que alguna vieja dama intentaba organizar la liga antiferroviaria, los petimetres preparan el sombrero de copa y el cuello a la manera de Gladstone.

Los niños serían los más felices y los más inteligentes para gozar del progreso.

¡15 de septiembre! ¡Ha salido el sol, ha salido el sol!

Vestida de fiesta, la juventud del lugar abandona sus casacas y se desparrama por las calles; se acumula, se encamina hacia el arco del Moro de Edge Hill.

Hay una mezcolanza de aristocracia y plebe, mas no importa.

Un grito al unísono: ¡Hela ahí... hela ahí! ¿A quién? A ella. "she", la máquina. Es de

género femenino: "La centella" de Jorge Stephenson y la yegua voladora. Y también otras serán femeninas: Agenoria, Northumbriana, Fury; "ánima muliebris in corpore virili inclusa".

Avanza con el cuello bien alto, con un gran desarrollo de ruedas y de ancas, cual si siguiera la moda de aquella época: un marimacho, personificación exacta de aquella Cristina de Suecia que caracoleó por toda Europa y que llegó hasta estrechar la mano del Papa. Y la estrechó con tanta fuerza, que el Santo Padre hubo menester de los servicios del médico (que utilizó el agua vegetomineral para la mano pontificia).

Ahora he aquí las autoridades: lores, alcaldes y miembros del Parlamento. ¡Viva lord B!... ¡Viva lord W!... ¡Viva Stephenson!... ¡Viva "La Centella!" Pero de pronto, un grito de dolor y un aullido de espanto hienden la multitud.

Un "honourable" ha caído bajo las ruedas de "La centella". Sus piernas quedan destrozadas. El Hon. Haskinson se siente morir y llama a su esposa; se produce la inevitable escena piadosa del último adiós y triunfa la muerte. Y ésta ha sido causada por una bella false nueva. El primer ferrocarril y la primera víctima. Es una víctima ilustre. Parecía como si aquella muerte quisiera también hacer morir a "La centella", ahorcada, según costumbre. En el Parlamento, la cuestión del peligro de la nueva y complicada máquina fué tema de varias sesiones. Un diputado planteó en la Cámara el problema de la vaca:

—¿Qué ocurriría si una vaca se parase entre los dos rieles?
—Se anticiparía la matanza, respondió Stephenson.

Convencidos de que se puede morir por accidente ferroviario como se muere de terciana, o de una caída de caballo, o mientras se está en casa hilando o durmiendo en el lecho, los custodios de la salud pública buscaron otros argumentos para combatir a la máquina o al caballo de hierro. Lord Campbell excomulgó categóricamente de antemano el sistema, adoptado poco tiempo antes, de diligencias tiradas por cuatro caballos que corrían (y no sobre rieles) a una velocidad de 12 kilómetros por hora, "en tal forma que parece que los árboles escapan es-

2

pantados", y aseguró que semejante método era causa de apoplejía y otros vicios cardíacos. Ahora se intentaba correr a 50 kilómetros por hora. ¡Locura! Pero Sir Isaac Coffin superó con sus lamentaciones al profeta Jeremías: ¡Oh! ¿Qué será de nuestros caballos y de nuestras yeguas que nos han acompañado en nuestra juventud, que han servido fielmente a nuestros progenitores y a todas las generaciones pasadas? ¡Oh! ¿Qué será de los criadores de los mismos y qué de los fieles y expertos postillones, de los herreros, padres todos que tienen hijos a quienes dar el pan, y qué de las posadas en la campaña? ¿Qué sería de aquella gente que ofrece hospitalidad cristiana con módico gasto? Este infernal caballo de hierro será la destrucción de nuestra salud y de las bellezas de nuestra campiña; los pájaros del aire perecerán sofocados por el humo negro, y nos abandonarán; las florecillas de los prados se marchitarán, y las vacas nos darán leche ácida. Y cuando el hierro haya terminado y esas máquinas no tengan ya rieles, yacerán, inútiles, en un rincón del mundo reos convictas de habernos traído la miseria o de haberlo ennegrecido.

En cambio, Sir Anthony Carlisle fué más moderado: la emprendió contra los túneles; los declaró inmensas cloacas en las que se atrapaban el resfrío, el catarro, el catarreuma, la tos; en las que se ponía en peligro la salud, en las que el aire atmosférico no permanecía mucho tiempo.

Empero, entre tantos enemigos hubo un joven reverendo entusiasta: predicó e hizo imprimir con buen éxito un sermón suyo, realmente maravilloso, que tituló "La influencia moral y cristianizadora del ferrocarril".

Volvió al campo como Lucio Quinto Cincinato. Jorge Stephenson guardó su gloria en su "cottage" rústico; pensó en los gorriones y en los perros, en las fresas y en las coles inglesas con el mismo amor que puso en "La centella", en la "Agenoria" o en la "Fury". Y llegó para él la muerte bella, en la fresca heredad, entre el verde lozano de su campiña de Chesterfield. Ocurrió ello en el año 1848.

24

Su hijo Roberto, que estudió en la Universidad de Edimburgo, continuó la empresa paterna, fué miembro del Parlamento, y tan ilustre por sus obras como por su apellido paterno. Por eso tuvo el honor de una tumba con caracteres góticos en la Abadía de Westminster, entre los trece reyes, las cinco reinas y los sitiales de los pares.

Y fué el último de los Stephenson.

*La Nación
Buenos Aires
dic 7/30*