

EL TREN ESPECIAL DESAPARECIDO

Arthur Conan Doyle

Edimburgo 1859 - Crowborough 1930

De 1882 a 1890 ejerció la medicina en Southsea (Inglaterra). Estudio en escarlata, el primero de los 68 relatos en los que aparece Sherlock Holmes, se publicó en 1887. Tuvo tanto éxito al principio de su carrera literaria que en cinco años abandonó la práctica de la medicina y se dedicó por entero a escribir. Gracias a su versatilidad, Conan Doyle descolló también en las novelas históricas. Durante la guerra de los bóers fue médico militar y a su regreso a Inglaterra escribió La guerra de los bóers y La guerra en Sudáfrica justificando la participación de su país. Por estas obras se le concedió el título de sir en 1902.

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 los medios oficiales se muestran reacios a tratar

el 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 absorta 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 compulsado comparando los periódicos de Liverpool de aquella fecha, las actas de la investigación realizada acerca de John Slater, maquinista del tren, y los archivos de la compañía del ferrocarril de Londres y la Costa Occidental, que han sido puestos cortésmente a mi disposición. Resumiéndolos, son como sigue:

El día 3 de junio de 1890, un caballero que dijo llamarse monsieur Louis Caratal pidió una entrevista con Mr. 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 cara. 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 Mr. Bland, quedando su acompañante esperándolo fuera.

El asunto 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.

Mr. Bland tocó el timbre, mandó a llamar al director de tráfico, Mr. 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 solo tenía por finalidad el 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 guarda del tren especial 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, la tarifa corriente para los trenes especiales es de cinco chelines por milla, 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 para cuando la vía estuviese libre. En el despacho del que acababa de salir

monsieur Caratal ocurrió mientras tanto una coincidencia extraña.

El que en un rico centro comercial alguien solicite un tren especial no es cosa extraordinaria; pero el que la misma tarde se soliciten dos de esos trenes ya era cosa poco corriente. Eso fue, sin embargo, lo que ocurrió; apenas Mr. Bland hubo despachado el asunto del primer viajero, se presentó en su despacho otro con la misma pretensión. Este segundo viajero se llamaba Mr. 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 Mr. Bland hizo todo lo posible para complacer sus deseos. No había ni qué 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 Mr. 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 él y por su compañero. No parecía fácil que hiciese objeción alguna a ese arreglo; sin embargo, cuando Mr. Poner Hood le hizo esa sugerencia, se negó de plano a tomarla ni siquiera en consideración. El tren era suyo, dijo, e insistiría en utilizarlo para uso exclusivo. Cuando míster Horace Moore se enteró de que no podía hacer otra cosa que esperar al tren ordinario que sale de Liverpool a las 6:00, 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 4:31 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 6:00. A las 6:15 se produjo entre los funcionarios de Liverpool una gran sorpresa, que llegó incluso a consternación, al recibir 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.