

Vds. le ha gustado mas ó excitado mas particularmente su curiosidad de lo que hemos visto en estos dias ?

EL HERMANO ANSELMO. — Muchas cosas me han agradado en esta capital. Yo veo aquí la mano de un gobierno liberal y protector de la industria y del trabajo, y veo unos habitantes naturalmente laboriosos, dóciles y atentos. Y aunque hasta ahora no he visto aquí grandes fábricas de paños, me han gustado sobremanera las de esos delicadísimos encajes, que bien merecida tienen la fama que gozan; las de esos preciosos estampados sobre seda y percal...

EL HERMANO ISIDRO. — Pues á mí lo que me gusta son esos coches tan pulidos y tan relumbrantes; vaya que se ve un hombre la cara en ellos. ¡ Y qué bien trabajadas tienen las llantas y todas las piezas de hierro! Y cuidado que los hay de mil clases y de mil figuras! Mire Vd. que avantajan á los de Paris. Y segun dicen están muy arreglados.

FRAY GERUNDIO. — Así es la verdad, hermano Isidro. Y ahora veo que es muy justa la celebridad que tienen las fábricas de carruajes de Brusélas. ¿ Y tú qué dices, Pelegrin ?

TIRABEQUE. — Señor, á mí lo que mas me va gustando de la Bélgica es la cocina. Como soy cristiano español, que dan bien de comer en este país, y que si en los demas pueblos que tenemos que andar guisan y ponen una mesa como en este hotel (aparte de la miseria del pan), dígole á Vd. francamente que se come mejor que en Francia, y que se puede vivir muy bien aquí. — (Risas á tres gargantas.)

EL HERMANO ANSELMO. — De lo que no nos hemos enterado aun es de la legislación belga, ni hemos visto el Palacio del Rey ni el de las Cámaras, y esto sería muy curioso para mí.

FRAY GERUNDIO. — Vos, hermano Anselmo, habéis hablado ántes como fabricante, y ahora habláis como político y como ex-diputado. Uno y otro os compete bien; pero en cuanto á la última observacion, no ha sido olvido por mi parte, sino que habiendo de abrirse las Cámaras, dentro de pocos dias, he creído conveniente diferirlo hasta entónces.

He pensado mas: soy de opinion que en los dias que médian, puesto que los caminos de hierro ofrecen tanta facilidad para ir y volver, hagamos alguna correría por el país, y regresemos para el dia de la apertura.

Todos. Aprobado; que se haga como lo dice Fray Gerundio.

TIRABEQUE. — Señor, otra cosa encuentro aquí en la Bélgica, que tambien me gusta mucho. Y es que aquí las mujeres del pue-

blo todas traen á la cabeza sus cofias y sus papalinas tan curiositas y tan blancas, y no aquellos pañuelos que llevan las francesas.

Todos. — Que deje eso Tirabeque para otro dia, que hoy ya no viene al caso. Y tratemos de disponer el viaje, y que diga Fray Gerundio dónde hemos de ir.

FRAY GERUNDIO. — Si á Vds. le parece, irémos hácia Lieja.

Todos. — Aprobado; á Lieja.

Caminos de hierro.

Puesto que el viaje de Brusélas á Lieja se hace ya por camino de hierro, estamos en el caso de hablar de esta clase de caminos y de cumplir lo que ofrecí en la página 82 del tomo 1º. Allí dije que me reservaba tratar este punto para cuando llegase á la Bélgica, por ser el país en que los caminos de hierro están mas generalizados y mejor acondicionados y servidos, y así lo cumpliré.

SU ESTRUCTURA. No todos los españoles, por lo que en muchas conversaciones he oído y observado, tienen una idea exacta de la forma material de los caminos de hierro. Consisten estos en dos barras *prominentes* de aquel metal colocadas sobre el terreno en líneas paralelas. Y digo *prominentes*, porque no son las barras las que encajan en el suelo y sobre su muesca ó encaje marchan las ruedas, como generalmente he oído discurrir, y así eran realmente en su principio; sino las ruedas las que por medio de unas muesquecitas abrazan las barras, las cuales sobresalen algunas pulgadas de la superficie del camino. Así son ahora con incalculable ventaja sobre la forma antigua. Estas barras están fuertemente clavadas y sujetas en toda la línea ó extension que el camino comprende, á unos zoquetes de madera que embutidos en el terreno le van atravesando en líneas trasversales como á distancia de pié y medio, y que se rellenan y cubren despues con tierra, arena ó cascajo.

Admitiendo como admiten los caminos de hierro tan solo un declive ó inclinacion levisima é imperceptible, déjase conocer que no puede haberlos sino en terrenos ó países llanos, como lo es en general la Bélgica; á no afrontar con el trabajo y los gastos de desmontar terrenos, perforar montañas, rellenar barrancos, construir puentes ó hacer otras obras necesarias para buscar la competente igualdad y nivel. En efecto, los belgas han tenido que luchar tambien con estos inconvenientes en algunos parajes, como

por ejemplo el *tunnel* (1) que han tenido que hacer entre Lovaina y Thirlemond, camino de Lieja, y otros. Pero nada les ha arretrado, todo lo han vencido los industriosos y laboriosos habitantes de aquel pequeño y lindísimo reino, ayudados y protegidos por un gobierno sabio y celoso del progreso y adelantos materiales del país : en términos que en solo seis años, y despues del sacudimiento y trastornos de una revolucion (¡ cosa admirable !) han conseguido cruzar todo el reino de caminos de hierro en todas direcciones y hasta todos sus extremos.

Aun hacen mas. Cuando yo le he visitado, estaban trabajando en otro ramal ó camino de hierro que ha de ir de Lieja á Aix-la-Chapelle para abrir comunicacion con la Prusia y enlazarle con el que á dicha ciudad de Aix-la-Chapelle viene ya de Colonia (y que casi tuve yo el gusto de estrenar), poniéndose de este modo en rapidísima comunicacion con el Rhin. El país es montuoso, y la mitad ó mas del camino habrá que ir por dejabo de las montañas. Pero á los belgas nada les ha acobardado : cuando yo he pasado por allí en diferentes ocasiones (en diligencia todavía por supuesto), ya llevaban horadadas una porcion de montañas y cerros, construidos multitud de puentes para salvar los infinitos riachuelos que de ellos se desprenden, y ejecutadas otras muchas obras costosas y difíciles. Tres años llevaban trabajando, y aun les faltarian otros dos. Nada les importa toda esto á los belgas.

ORDEN DE MARCHA. El humo del carbon de piedra que saliendo del cañon de la máquina locomotiva de bronce oscurece y se esparce por la atmósfera, anuncia la proximidad de la partida del convoy. Únese á la máquina una serie ó hilera de carruajes (ocho, diez, veinte ó treinta, los que basten á la conduccion de las personas y efectos que haya que trasportar), enganchados unos á otros por medio de unas cortas pero fuertes cadenas. Estos carruajes se dividen en tres clases, mas ó ménos cómodos y de mas ó ménos precio, á saber : *diligencias* ó *berlinas*, de cabida de unos 26 ó 28 asientos, bien mullidos y forrados, divididos en tres departamentos perfectamente distribuidos por medio de puertecillas : estas localidades son las primeras y mas caras : coches ó *char-à-banc*, de un solo departamento y de cabida de 30 personas ; estos son los segundos en comodidad y precio ; y *waggons*, ó carruajes abiertos para las gentes de menor fortuna y para las mer-

(1) Este es el nombre que se da á los bóvedas, ó caminos, ó subterráneos perforados en las altas montañas.

cancias. Tambien hay una cuarta clase para trasportar animales, y no es raro ver *marchar sin moverse y andar sin menearse* 30 ó 40 leguas un caballo, tres ó cuatro cerdos, ó un par de vacas muy sérias en su *furgon*.

Los viajeros llevan sus equipajes á la oficina destinada á pesarlos, sellarlos y numerarlos ; y luego reciben un billete con la direccion y numeracion igual al que se pega á cada bulto para poderlo reclamar con él á su tiempo : los empleados cuidan de la colocacion de los equipajes, y los viajeros entran á esperar y descansar hasta el punto de la partida en la casa de la *Estacion*, donde suele haber tres *salles d'attente* (salas de esperar), una para los viajeros de *berlina*, otra para los de *char-à-banc*, y otra para los de *waggon*.

Algunos toques de campana avisan la proximidad de la hora : cada viajero se coloca en su respectiva localidad : la hora suena : un dependiente que va al extremo posterior del convoy toca la trompeta : otro dependiente le corresponde con otro toque de trompeta desde el extremo anterior, y rómpese la marcha. El movimiento se va acelerando gradualmente : los objetos desaparecen como por ensalmo ; no hay que fijar la vista en los que están cerca, porque no se ve mas que una cinta que forma, y se irá la cabeza fácilmente ; conviene, pues, mirar á lo léjos, y de este modo no deja el viajero de poder irse enterando del país. Despréndense de cuando en cuando de la máquina carbones encendidos ; el humo de la chimenea va dejando por los aires una faja negra que marca á lo léjos la direccion del convoy. El movimiento que se siente es una especie de movimiento trémulo y vibratorio, pero suave ; y como es siempre y constantemente igual, no incomoda ; mucho ménos se experimenta dificultad alguna ó ahogo en la respiracion, como he oido temer á algunos : al contrario, se puede ir hablando, jugando y leyendo, y aun algunas veces los empleados van escribiendo en un coche destinado á oficina : solo á los que van sobre cubierta les molesta algun tanto la impresion del aire y la pronta desaparicion de los objetos. Pero el movimiento es tan cómodo y tan igual, que los dependientes pasan con mucha soltura de uno á otro coche, á recoger los billetes y á todo lo que sea menester, por unas cornisas ó ángulos salientes que tienen los coches en su parte exterior.

De trecho en trecho y á la orilla del camino se encuentran los celadores, que puestos en pié, con una bandera al hombro, ó bien una mano al pecho y con el otro brazo extendido en la direccion del convoy, avisan que no hay novedad. Nunca pueden en-

contrarse dos convoyes, porque para eso hay dos carriles, destinados exclusivamente el uno para la ida y el otro para la vuelta.

CELERIDAD. Lo que comunmente suele andar un convoy en camino de hierro, segun mis experiencias y mis cálculos, es de ocho á diez leguas por hora. Se andaria bastante mas si no fueran las muchas detenciones y paradas que se hacen en cada viaje en las llamadas ESTACIONES, para dejar unos viajeros que se quedan en algun pueblo del tránsito, y recibir otros que parten de nuevo desde allí. Verdad es que admira la rapidez y prontitud con que se cargan y se descargan los bagajes, y con que salen unos viajeros y se acomodan otros, pues no suele emplearse en esta operacion sino dos, tres, ó á lo mas cuatros minutos. Pero estos pequeños periodos, que serian poco importantes en los caminos ordinarios, son de mucha cuenta en los de hierro. En el de Brusélas á Lieja, por ejemplo, se encuentran nueve ó diez ESTACIONES, que calculada cada detencion por el término medio de tres minutos cada una, constituyen média hora, en la cual se podrian andar otras cinco leguas mas.

Ayuda no poco á la facilidad del movimiento y de las comunicaciones la proporcion de viajar á casi todas las horas del dia; pues de Brusélas, v. g., parten convoyes en la primavera y el otoño á las seis y média de la mañana, á las siete, á las siete y cuarto, á las ocho y média, á las diez y tres cuartos, á las once y á las once y cuarto: á las dos de la tarde, á las cuatro, á las cuatro y tres cuartos, á las seis y á las ocho de la noche. En otras estaciones varían las horas. Y como se cuenta con la seguridad de que no ha de faltar asiento, porque se enganchan cuantos coches sean menester, cada uno emprende el viaje á la hora que le viene mas en antojo ó que mejor le cuadra.

Solo así se explica la prodigiosa muchedumbre de viajeros que plaga á todas horas del dia y de la noche los caminos de la Bélgica. Por mi parte, puedo decir que nunca viajé con ménos de quinientos compañeros, y de ahí arriba hasta ochocientos ó mil los que se quiera. Como decia Tirabeque muchas veces, no parece sino que á todos se les antoja ir al mismo tiempo y en la misma direccion que uno lleva; hasta que la experiencia convence de que todos los dias, y á todas las horas, y por todos los caminos está sucediendo lo propio. Las personas allí se encuentran en los caminos con la misma frecuencia y con la misma facilidad que en Paris ó en Lóndres y aun en Madrid se tropiezan en las calles. Ó por mejor decir, los belgas han hecho de un reino

una gran poblacion, cuyas distancias vienen á ser como las de uno á otro de los barrios extremos de Paris.

Frecuentemente se ve una linda jóven, elegantemente vestida, entrar sola en el carruaje. En cuanto á esto de SOLA, bien pueden las belgas hacerlo con confianza, pues aunque la toque ir rodeada de veinte y nueve varones desconocidos, no hay que temer que se desmande ninguno de ellos en dicho ó accion de que pueda ofenderse ó ruborizarse. Lo que en un caso igual sucederia en España, lo puede suponer el curioso lector. Pues bien, esta jóven ha salido de su casa á las once de la mañana, se va á hacer una visita á una amiga que tiene á las quince ó veinte leguas, hace su visita despacio, y se vuelve muy fresca á comer á su casa, y aun tiene que esperar á que se ponga la mesa.

—¿Vamos á ver la ópera de esta noche á Brusélas? dicen cuatro jóvenes reunidos en Ambéres. — Vamos allá. Y salen á las cinco de la tarde en el mes de Setiembre; llegan á Brusélas, ven la ópera, y se vuelven, satisfecho su antojo, á dormir tranquilamente en su cama de cada dia.

Los caminos de hierro son en mi entender la gran revolucion que se ha hecho en el siglo.

La importancia y ventajas que con esta facilidad y celeridad de trasporte de hombre y mercancías reportan los negocios mercantiles, los asuntos domésticos y de familia, la movilizacion de los ejércitos, la civilizacion y la sociedad, nadie ha podido valuarlas todavía, se pierden en el cálculo; las distancias han desaparecido donde hay un buen sistema de caminos de hierro: los hombres viviendo todos en una misma poblacion gozan de los productos de todas las poblaciones; los caminos son otras tantas calles de un pueblo, y las ciudades de provincias como cuarteles ó barrios de la capital.

BARATURA. No es ciertamente la baratura en los trasportes la parte que entra por ménos en el cálculo del hombre para animarse á viajar. Y esta la han llevado los belgas á tal extremo en sus carriles de hierro, que no se creeria á no experimentarla, y por cierto sin que de ello le pueda á nadie pesar. La siguiente tarifa enterará al lector de su coste en cada una de las tres clases de plazas. Tomemos el punto de partida desde Brusélas.

	EN DILIGENCIA.		EN CHAR-À-BANC.		WAGGON.	
	francos.	cént.	francos.	cént.	francos.	cént.
De Brusélas á { Ambéres ..	2	»	1	25	1	»
{ Gante.....	4	»	2	50	1	75
{ Lovaina...	2	»	1	25	1	»
{ Lieja.....	6	»	4	75	3	50

Es decir que de Brusélas á Ambéres, diez leguas de distancia por camino de hierro, se va en la plaza ó localidad mas cómoda y de mas precio, por 2 francos; en *char-à-banc* (donde camina muchísima gente descende y de muy regular fortuna) por 1 franco y 25 céntimos, que allí equivale á cinco reales nuestros; y en *waggon* por una peseta. No sé que se pudiera viajar con mas economía, no digo en diligencia comun, ni en galera, sino ni en un pollino, ni á pié. Con la circunstancia, que para las diez leguas en caminos ordinarios habria que emplear por lo ménos un dia, y allí se hace la jornada en cinco cuartos de hora, ó aunque sea en hora y média contando con la detencion en la *estacion central* de Malinas. Con otra circunstancia, que como para andar la jornada nadie por flaco de estómago que sea necesita comer, resulta otra nueva economía. Y con otra circunstancia ademas, que la tarifa del transporte de equipajes es tan extraordinariamente módica, que un cofre-maleta regular de un viajero costará de Brusélas á Ambéres cosa de tres ó cuatro cuartos cuando mas.

Lo único que hay que añadir á este coste, es que como los carriles de hierro no suelen llegar hasta las calles mismas de las poblaciones, desde la *estacion* en que aquel termina hasta el hotel donde se haya de hospedar el viajero, es menester tomar alguno de los muchos *ómnibus* que se hallan siempre esperando la llegada del convoy, y esto comunmente suele costar á medio franco por persona, poco mas ó ménos; y lo mismo que al llegar acaeece al partir.

Con tan prodigiosa baratura, que bien puede computarse en una quinta ó sexta ó sétima parte de lo que cuesta viajar en diligencia por los caminos de España, cualquiera preguntará: — ¿Y cómo puede utilizar el gobierno belga con sus caminos de hierro? Y mucho mas lo preguntaria si supiera que habia invertido en ellos la suma de 224 millones de reales; y aun mas lo preguntaria si calculara lo que se necesitará para el sostenimiento de sus muchos empleados y para el entretenimiento de unas noventa

máquinas locomotoras, de unos ochenta tenders, de unos cuatrocientos coches y sobre unos quinientos waggons que en el dia tendrán para el servicio de todas sus líneas.

Pero todas estas dificultades desaparecen en sabiendo tambien que se calcula en tres millones de viajeros los que desde el año de 40 acá andan cada año en circulacion. Que siendo de cuatro millones de habitantes la poblacion de la Bélgica, déjase discurrir que al cabo del año las tres cuartas partes de la poblacion han andado alguna vez por los caminos, con la rebaja de la seccion de extranjeros y de algunos otros viajes repetidos por unas mismas personas.

TUNNELS Y VIADUCS. Fácil es de inferir que siendo los caminos de hierro otras tantas líneas rectas, precisamente se han de encontrar con otros caminos ordinarios que se cruzan trasversalmente. Así es en efecto; y para que se dejen lugar y no se destruyan uno á otro, para eso son los *viaducs*, especies de bóvedas ó puentes, contruidos ó sobre ó debajo del camino comun, segun el terreno lo permita: de manera que hace un espectáculo raro ver unas veces los coches arrastrados por el vapor marchar por encima de los carruajes tirados por caballos que caminan en sentido inverso, y otras al revés ir los carruajes de caballos por encima de los coches de vapor.

Ya he dicho lo que son los *tunnels*. Imponente es entrar por primera vez en alguna de estas abovedadas galerías subterráneas. El ruido de la máquina junto con el de tantos coches, reproducido con cien grados de aumento en las bóvedas; la horrorosa oscuridad solo interrumpida por alguna opaca luz colocada de trecho en trecho; las ascuas y chispazos que de tiempo en tiempo se desprenden del locomotor; la idea de la alta montaña que está pesando sobre aquella caverna.... nunca con mas razon se pudiera decir con Virgilio:

«Tú, Chaos; tú, Flegeton; vos, oh infernales playas.....
Tened á bien que dé noticia al mundo
De lo que el centro de la tierra esconde,
Y oscuridad de eterna noche encierra (1).»

Pero toda la pavorosa sensacion que se experimenta al quedarse en aquella estruendosa lobreguez se cambia en alegría y consuelo al ver asomar otra vez la luz, al salir otra vez al campo libre.

(1) Eneid., libro VI.

Con el tiempo llegámos á familiarizarnos con los *tunnels*, y ya al entrar y al salir nos dábamos en tono de broma las buenas noches y los buenos días.

DISTRIBUCION Y ESTACION CENTRAL. Aunque la Inglaterra ha precedido á la Bélgica en la invencion y aun en la construccion de los primeros caminos de hierro, no obstante la Bélgica es hoy la nacion mas rica en este ramo y en la que mas abundan y son, digamos así, mas populares. Colocada la Bélgica por su posicion geográfica entre las cuatro naciones mas adelantadas de Europa, Francia, Inglaterra, Holanda y Alemania, y cruzado todo el país de ramales ó líneas de caminos de hierro, el belga puede, si gusta, (como observa bien un escritor compatriota) en un mismo día almorzar en Brusélas y comer en Prusia, ó comer en Brusélas y dormir en Inglaterra ó en Francia.

Este sistema de ramales y comunicaciones tiene un centro comun ó *estacion central* que es MALÍNAS. En cualquier direccion, en cualquier rumbo que el viajero se mueva, tiene que ir á parar con precision á MALÍNAS. Á ninguna parte se puede ir sin pasar por MALÍNAS: así es que á cada triquitraque se encuentra el viajero en MALÍNAS. Sin embargo, acaso es lo único en que no han estado atinados los belgas, en hacer á MALÍNAS *estacion central*.

Pero mas ó ménos acertado, MALÍNAS es hoy el punto céntrico de todos los ramales. Así la estacion de MALÍNAS es un infierno. Esparcidas acá y allá multitud de máquinas de vapor vomitando todas por sus chimeneas nubes de negro humo; derramados aquí y allí furgones de carbón de piedra, parados unos, movidos otros para acudir al surtido de las máquinas; ennegrecida la atmósfera con el humo y el suelo con el carbon que caerse suele; atronados los oídos con el penetrante son de la trompetas que avisan la llegada de un convoy ó la salida de otro: oyéndose á la derecha el ruido del que viene de Gante, á la izquierda el del que sale para Lieja, por delante el del que se aproxima á Brusélas, y por detras el del que va marchando hácia Ambéres; recogiendo unos viajeros sus equipajes, caminando ya otros en los *ómnibus*, y moviéndose todos, y bullendo todos, y andando de prisa todos..... la *estacion de Malinas* es la imágen de la vida abreviada, la *estacion de Malinas* es el infierno. Y lo es á todas horas del día, porque no hay hora del día en que no lleguen y partan convoyes en todas direcciones y por todas direcciones.

Magnífico y sorprendente cuadro, mil veces aun mas interesante y mas poético cuando se presencia en horas avanzadas de

una noche oscura (porque en los caminos de hierro lo mismo andan de noche que de día) con el reflejo de mil faroles y de mil teas que alumbran los convoyes, que representan batallones de estrellas marchando entre nubes, y que ofrecen al observador el espectáculo mas grandioso, variado y admirable que la civilizacion moderna puede ostentar.

Por mi parte confieso que mi imaginacion se llenaba de pensamientos sublimes.

Mil veces me decían los belgas: — En España tambien tendrán Vds. caminos de hierro. — Todavía no, les respondia yo; pero ahora se están proyectando varios ramales. — ¡Oh! pero en cambio tendrán Vds. buenas calzadas para carruajes comunes. — ¡Oh! en cuanto á eso no tenemos que envidiar á nadie.

La procesion andaba por dentro, y el amor propio sufría unas embestidas, que el infeliz, cuando no salía magullado salía herido de muerte.

Lieja.

Dados al diablo llegámos á Lieja, que tanto vale darse al diablo como darse á alguno de aquellos *ómnibus* que conducen desde la *estacion* de Ans hasta la ciudad, porque son tan estruendosos y chirriantes, que casi hacen buenos á los de Fontainebleau, de ingrata memoria. Entrámos por una porcion de calles estrechas, tortuosas y sombrías, y dimos fondo en el hotel del *Aguila Negra*.

Todos llevábamos un apetito, si no desordenado, bastante subido de punto, y la hora de yantar era aguardada con impaciencia estomacal. Yo sin embargo no las llevaba todas conmigo, porque habia leído en *Alejandro Dumas* (y así se lo manifesté á los compañeros) que no habia encontrado que comer en Lieja, ni siquiera un pollo, ni siquiera un par de huevos, ni siquiera pan (1). Pero dió la una, que es la hora general de comer en aquel pueblo; un toque de campana nos convocó á la mesa redonda (*table d'hôte*), entrámos en un magnífico comedor, nos sentámos mas de 30 personas, y..... permita Dios que siempre que mientan los escritores sea con tanto beneplácito de los manducantes; porque la mesa de Lieja fué una de las mas confortables que en toda mi expedicion se me han deparado. Tambien fué algo

(1) DUMAS: *Excursions sur les bords du Rhin*, tom. I.