

esposo, al que ella amaba tanto como si hubiera sido suyo propio, habló constantemente de ella prodigándole los mayores elogios. Es indudable que tan bondadosa mujer, contribuyó en gran parte á ser la ventura de su hogar doméstico.

En Killingworth circulaba el rumor de que, veinte años antes, cuando Stephenson vivía en Black-Callerton, como encargado de máquinas, había pretendido á la señorita Hindsmards, y no habiendo sido correspondido, por despecho, contrajo matrimonio con la sirvienta de Paterson. Sin embargo un hermano de la interesada, afirmó al autor que todo era pura invención, completamente desprovista de fundamento.

CAPÍTULO VIII

Jorge Stephenson ingeniero del ferrocarril de Stockton y Darlington.

Es muy probable que el lento progreso realizado por los ferrocarriles en la estimación pública, fué debido en gran parte á los inciertos éxitos alcanzados por los proyectos primitivos. No nos referimos á los tranvías y pequeñas líneas que servían de intermediario entre las minas y talleres de fundición con los puntos de embarque puesto que estas líneas resultaron convenientes y económicas, generalizándose su uso lo mismo en Durham y en Northumberland, que en el Sur de Gales y en Escocia, así como en todos los distritos mineros. Es de notar, sin embargo, que ninguno de estos ferrocarriles estaba destinado, al servicio público y a pesar de que el tranvía de Merthyr y Tydvil, el ferrocarril de Sirhoway y otros del sur de Gales habían sido construídos al amparo de leyes especiales, estaban al servicio exclusivo de los dueños de minas y de altos hornos, á cuya costa se habían construído.

La primera ley de ferrocarril público, fué votada en 1801. Autorizaba la construcción de una línea de Wandsworth á Croydon, con el nombre de

« camino de hierro de Surray », y por otra subsiguiente se obtuvo autorización para extender la línea hasta Reigate, con un ramal á Godstone.

Este ferrocarril tenía por objeto proporcionar medios más fáciles de comunicación para el transporte de carbones y mercancías, que desde el Támesis pasaban á los distritos del sur de Londres, sirviendo al mismo tiempo á los dueños de hornos de cal y de canteras, para enviar en mejores condiciones estos materiales al mercado.

Respondiendo á este fin, el ferrocarril estaba combinado con un dique construído en la ensenada de Wandsworth, capaz de contener treinta barcas, el cual tenía una compuerta que permitía su comunicación con el Támesis.

Sin embargo, a poco, de haber comenzado los trabajos, la compañía tropezó con multitud de dificultades, pero ya por lo pronto, se habían construído y dedicado al tráfico 26 millas de vía férrea. Cualquiera estaba autorizado para colocar vagones en la línea y transportar géneros, dentro de las condiciones estipuladas; sientos tirados los vagones por caballos, mulas ó asnos. A pesar de las muchas ilusiones que en el primer momento se formaron respecto á los buenos resultados que bajo el punto de vista económico se esperaba del ferrocarril, los resultados obtenidos fueron muy medianos. Pero esto no impidió que siguiera tirado por jumentos, á causa de su baratura, hasta la votación de la ley, autorizando la construcción de la línea de Londres á Brighton, en 1837, en cuya época los dueños la enajenaron á la nueva compañía.

La línea, fué por lo tanto desmontada; se levan-

taron los bloques de piedra y los rieles y se vendió el material. Lo único que queda del ferrocarril de Wandsworth Croydon y Merdsthan es el trazado que puede verse todavía al sur de Croydon á lo largo de Smittan Bolton, casi paralelo a la línea del de Brighton, y alguno que otro corte y punto de parada que aún marca la ruta del primer ferrocarril público.

El fracaso de esta empresa, fué indudablemente la causa de que el capital no se interesara en otras parecidas. Si una línea de esa índole no podía prosperar cerca de Londres, no era probable que pudiera obtener mejor éxito en otro lugar. La referida línea sirvió, pues, de lección á los especuladores, alejándolos de semejantes empresas. Fué preciso que pasaran muchos años, antes de que se volviera á intentar algo en dicho sentido.

Sir Ricardo Philips fué uno de los pocos que desde el principio reconocieron la importancia de la locomotora, así como la de su aplicación en grande escala para el transporte de mercancías y pasajeros por ferrocarril. En sus « paseos matinales á Kew », al atravesar la línea del ferrocarril de Wandsworth y Croydon, coincidiendo con lo que más tarde sucedió á Tomás Gray, se le ocurrió que en la locomotora y el ferrocarril habían de encontrarse los gérmenes de una grande y pacífica revolución social.

« Sentí gran contento — decía sir Ricardo en su libro publicado en 1813 — al presenciar en Wandsworth la economía de fuerza animal que se obtenía con el ferrocarril. Esto hizo se escapara de mi pecho un hondo suspiro, al considerar el inconcebible

número de millones que se habían gastado en Malta, cuando, con cuatro ó cinco tan solo, hubieran podido tenderse dobles líneas férreas, que enlazaran á Londres, Edimburgo, Glasgow, Holyhead, Mitford, Falmouth, Yarmouth, Dover y Portsmouth. Una insignificante recompensa hubiera bastado para que se presentaran coches y otros vehículos, que marcharan á diferentes grados de velocidad, provistos de frenos y aparatos correspondientes. A estas horas podríamos contemplar nuestros coches-correos, arrastrados por un solo caballo, á razón de diez millas por hora ó corriendo quince en igual tiempo, á impulso de una locomotora Blenkinsop. Esto al menos, hubiera sido una causa legítima para gravar el presupuesto de una nación, y la realización de obra tan útil é importante, hubiera dado motivo justificado de pública y general satisfacción. »

Por desgracia, aún no se habían reconocido generalmente las ventajas, tanto del ferrocarril como de la locomotora. El gobierno de este país nunca toma la iniciativa en ninguna obra de interés público, siendo por el contrario y con gran frecuencia, un obstáculo al desenvolvimiento industrial. En cuanto al público en general, bastaba que estuviera al corriente de que los ferrocarriles de Wandsworth y Croydon no daban resultado, desde el punto de vista económico, para que estuviera prevenido contra tal sistema de locomoción.

Tredgold, en su « Tratado práctico sobre ferrocarriles y carruajes », publicado en 1825, observa : « hasta esta época solo se habían empleado con éxito los ferrocarriles en la conducción de minerales

y en trayectos cortos, por los que había que arrastrar cantidades considerables : pero en los pocos casos en que se les quiso aplicar á las necesidades del comercio en general, nunca han respondido á las esperanzas de los constructores ; lo cual parece deberse en gran parte á que los proyectos se ajustaron demasiado á los primitivos modelos, cuyo objeto y aplicación eran muy diferente. »

El fracaso del ferrocarril era generalmente reconocido. Durante la fiebre de asociación que estalló en 1821, se constituyeron compañías para toda clase de empresas, pero pocos especuladores se encontraron con bríos suficientes para emprender nuevos ensayos en negocios tan inseguros como el de los ferrocarriles. De ahí que pasaran cerca de veinte años, entre la construcción del primero y el segundo ferrocarril público de Inglaterra.

Esto nos lleva á ocuparnos del proyecto de ferrocarril de Stockton a Darlington, que puede ser considerado como la primera línea férrea pública, establecida de un modo formal en el país.

El distrito que se encuentra al oeste de Darlington, en el condado de Durham, es una de las cuencas mineras más ricas del Norte : grandes depósitos de carbón yacen bajo el valle del Obispo Nuckland, y desde tiempo inmemorial se consideró altamente satisfactorio el poder abrir nuevas comunicaciones que permitieran el envío de combustible al mercado : pero como el distrito se hallaba muy distante del mar y el Tees no era por allí navegable, resultaba árdua empresa el transportar el carbón.

En vista de esto, se comprenderá fácilmente

el vivo deseo que sentirían los propietarios por obtener medios fáciles de transportar el producto de la región. La primera idea que con tal motivo encontró buena acogida, fué la de construir un canal. En el año 1776, poco después de haberse abierto el canal del duque de Bridgewater, entre Worsley y Mánchester, en Darlington, la opinión ansiosa de realizar una empresa igual, entre aquella población y Stockton-on-Tecy se interesó vivamente.

Se encargó de este estudio, á Brinddley, pero hallándose muy ocupado con la prolongación del canal del duque hasta Liverpool, Whitworth, su discípulo y ayudante, tomó á su cargo el asunto, siendo auxiliado en tal empresa por Jorge Dixon, abuelo de Juan Dixon, futuro ingeniero del ferrocarril de Stockton y Darlington. En Octubre de 1768 Whitworth presentó el plano del proyectado canal, que partiendo de Stockton debía pasar por Dalington hasta llegar á Winzton; y al año siguiente, á fin de dar más consistencia al pensamiento, Brinddley echó su peso en la balanza, publicando el maestro y el discípulo una memoria con los detalles de la obra y su presupuesto.

No obstante todo esto, no se llevó nada á la práctica pues el emprender semejante obra era más lento de lo que se creía. Stockton aguardaba la iniciativa de Darlington y éste esperaba otro tanto de aquel; y así se pasaron veinte años hasta que Stockton empezó á pensar en la conveniencia de modificar el curso del Tees, más abajo de la población, acortando y mejorando de este modo la navegación. Al saberse que en aquella región se intentaba hacer algo importante en ingeniería, aquel

incansable escritor de portentosa fecundidad, que se llamaba Rafael Dodd, el primero que proyectó un túnel bajo el Támesis, el primero que hizo otro tanto respecto al puente de Waterlloo y el primero que condujo un buque de vapor desde Glasgow á Londres, se dirigió al municipio de Stockton en 1796, recomendando la conveniencia de establecer una línea de navegación interior entre Darlington y Staindrop á Winston y á pesar de tal recomendación nada se efectuó. Cuatro años después otro ingeniero, Jorge Atkinson, informó favorablemente respecto á una vía fluvial que pusiera en comunicación el gran canal central que se proyectaba en la parte comprendida entre Boroughbridge y Piersebridge, con el Tees más allá de Yarm.

Por último, en 1808, la compañía de navegación del Tees, que no se distinguía ni mucho menos por la rapidez de sus movimientos, obtuvo la aprobación de una ley que la autorizaba para realizar la obra proyectada diez y siete años antes; y dos más tarde se efectuó el corte del terreno, siendo celebrado con el consabido e inevitable banquete. Los habitantes de Stockton, que habían adoptado como lema de su compañía « *Meliora esperamos* », se reunieron en Asamblea pública, después de la comilona, para discutir y acordar la mejor línea de conducta que se debería seguir.

Se nombró un comité encargado de estudiar la practicabilidad y conveniencia de establecer un ferrocarril ó un canal de Stockton por Darlington á Winston. Aquí tenemos, pues, en 1810, las primeras aspiraciones hacia un ferrocarril, pero aún

tenía que pasar mucho tiempo antes que la idea germinara y diera fruto. Incumbía a las compañías mineras hacer que el éxito coronara la empresa, pero de qué modo había de efectuarse, fué cosa que durante largo tiempo permaneció sumida en el misterio.

Pasó año y medio y el comité de Stockton seguía entregado al sueño, hasta que por último, despertó en Darlington, contando á Eduardo Pease entre sus miembros.

El comité celebró sesiones y presentó su informe, pero no le fué posible decidir entre las ventajas respectivas de un ferrocarril y un canal, limitándose á manifestar que ambos serían de gran provecho. En la duda determinaron acudir al célebre ingeniero Juan Réunie, el cual presentó una memoria en 1813.

La memoria en cuestión no llegó á publicarse, pero se creía favorable á la construcción de un canal en la línea de Brindley y Witworth, aunque más tarde optó por un tranvía. De todos modos, ninguno de ambos proyectos se llevó á la práctica. La guerra continuaba siendo el azote de Europa, y el espíritu de empresa se hallaba en todas partes adormecido, así es que la obra necesitaba aguardar el advenimiento de la paz. Al fin esta vino y con ella la reanimación de los antiguos proyectos.

En Newcastle se adoptó un proyecto para poner en comunicación el río Tyne con Solway Fritsh, por medio de un canal. A este efecto se celebró una reunión, en Agosto de 1817, bajo la presidencia de un alto funcionario. Antes de esto, sir Juan Swimburne había manifestado ya que prefería un

ferrocarril á un canal, pero al reunirse el meeting, la opinión de los presentes se pronunció á favor del último, siendo uno de sus partidarios más fogosos el señor Guillermo Armstrong (padre del actual sir Guillermo). Es de notar que ya entonces había ferrocarriles no lejos de la mencionada ciudad en Wylam y Killingworth, arrastrados por locomotoras en favorables condiciones, tanto económicas como industriales, de lo cual parecía que nadie se había apercebido.

Es harto frecuente que el entendimiento del público se encuentra apegado á la rutina, siendo empresa difícil introducir en él una nueva idea. Los canales eran medios de comunicación ya establecidos y de una utilidad universalmente conocida, mientras que los ferrocarriles eran una novedad que en todas partes luchaba por abrirse camino.

Añádase á esto que el ferrocarril de Wandsworth, Croydon y Merstham, único de carácter público que existía en Inglaterra, había sido un fracaso comercial, sirviendo como de voz de alarma, dirigida á los partidarios de tales empresas. De todas maneras, aunque el meeting de Newcastle dió la preferencia al canal sobre el ferrocarril, desde el Tyne al Solway, nada se hizo en definitiva para promover la construcción de ninguno de los dos.

En Ptocton se reanudó otra vez el movimiento en favor del canal.

En Mayo de 1818 se presentó al alcalde de Stockton una petición con numerosas firmas, entre las que se encontraban las de muchas personas de reconocida influencia en el sur de Durham, invi-