

tándole á que convocara una reunión pública, con objeto de estudiar la conveniencia de « construir un canal para el transporte de carbón, cal, etc., desde el puente de Evenwood, cerca de Auckland occidental, al río Tees, según el plano levantado por el señor Jorge Latham, ingeniero. » Entre los nombres que firmaban el memorial, hallamos los de Eduardo, Juan y Tomás Pease y Juan Dixon, ambos de Darlington, quienes indudablemente se hallaban dispuestos á ayudar á cualquiera que estuviera decidido á abrir una vía, ya fuera férrea ó fluvial, entre la cuenca carbonífera del Obispo Auckland y Stockton pasando por Darlington ó no. En la asamblea pública celebrada en Stockton, se nombró un comité, que resolvió acudir al Parlamento, en demanda de una ley que le autorizara a construir el mencionado canal, si los recursos no lo impedían. Jamás hubo un *sí* condicional de más importancia : los fondos *no* parecieron, el proyecto vino á tierra y evitó la suerte que se cometiera un gran error. Cuando los vecinos de Stockton hubieron discutido y acordado, sin llegar á ningún resultado práctico, los de Darlington tomaron á su cargo el asunto, determinados á llevarlo á feliz término si era posible. En Septiembre de 1818, se reunieron bajo la presidencia de Tomás Meynell. Se consultó á Overton, que había tendido algunas líneas férreas en Gales, quien después de reconocer el terreno, mandó su informe.

Rennier fué consultado de nuevo y ambos ingenieros, manifestaron su opinión prefiriendo un ferrocarril por Darlington á un canal por Auckland, ya se destinaran á la exportacion de carbón

ó al tráfico en general. En vista de tales manifestaciones el comité presentó un informe favorable al ferrocarril.

Hoy día resulta curioso volver la vista atrás y fijarla en el poco aprecio que del tráfico formó el referido comité. Consideraba que el comercio de exportación del carbón, podría estimarse como en unas diez mil toneladas al año, lo que equivale actualmente á un cargamento á la semana. La tracción empleada debería ser la animal.

En otras memorias sucesivas se declaró que, según opiniones autorizadas, un caballo de regulares condiciones, podría arrastrar por la vía férrea, entre Darlington y Stockton, unas diez toneladas de peso ; y hacia arriba, ó sea en dirección contraria, cuatro solamente, sin contar los vagones descargados. Ninguna alusión se hacía á los pasajeros en las mencionadas memorias, ni al principio pensó el comité en la conveniencia de dar al tráfico este carácter de transporte.

Al fin se decidió hacer el estudio de la línea, dándose los pasos necesarios para acudir al Parlamento en demanda de autorización para llevar á cabo la obra. Sin embargo la controversia no había terminado aún : Stockton continuaba aferrado á su proyecto favorito de canal, y no estaba dispuesto á suscribir ni un céntimo, á favor del de sus vecinos ; y para el primero tampoco daba recursos.

Como es de presumir, los propietarios territoriales, los contratistas de carreteras, los dueños de carros y los de asnos, (empleados generalmente en el transporte de carbón al interior) presentaron al nuevo proyecto una tenaz resistencia.



Por su parte, el público en general, estúpido y escéptico, en su mayoría, permaneció indiferente, tomando por norma los refranes y apretando los cordones de la bolsa.

No obstante, algunos hombres de carácter resuelto se pusieron al frente de dicho proyecto de ferrocarril, dispuestos á llevarlo á la práctica : entre éstos podía citarse, á los hermanos Pease como los más entusiastas, considerándose á Eduardo como el alma principal de toda acción. La oposición no le hacía mella, ni le desanimaba el fracaso. Cuando parecía vencido y derrotado, se volvía á levantar como Anteo, más fuerte que nunca, renovando sus esfuerzos con creciente vigor. Él solo reunía la energía y perseverancia de muchos. Uno que lo conoció en 1818, dijo : « era un hombre que podía leer el porvenir, con un siglo de anticipación. » Cuando el autor lo vió, por última vez, en 1854, Eduardo Pease contaba ya 88 años, á pesar de lo cual poseía los alientos y el vigor intelectual de un hombre que se hallara en la plenitud de la vida. Era muy robusto todavía, sus ojos no habían perdido su brillantez ni sus mejillas el color, y la agilidad que conservaba la hubieran podido envidiar muchos jóvenes.

Pease al formar una compañía para el estudio y construcción de un ferrocarril, tuvo que luchar con terribles dificultades. Las gentes de la comarca calificaron el proyecto de empresa ridícula, pronosticando la ruina á todos los que en él tomaran parte. Es curioso observar que aún los más interesados en la apertura de nuevos mercados para la venta de sus carbones, se mostraban

indiferentes, cuando no hostiles, al pensamiento. No obstante Pease perseveró en la formación de la referida compañía, induciendo á muchos de sus amigos y parientes, á que siguieran su ejemplo : los Richarelsons y los Backhonses, miembros, como él, de la « Sociedad de amigos », influídos por su palabra persuasiva, le secundaron, así como otros muchos, pertenecientes también á la misma agrupación (que tenían confianza en esas firmas influyentes de Darlington, siguieron su ejemplo, suscribiendo muchas acciones, lo que fué causa que aquel ferrocarril se designara con el nombre, que conservó por mucho tiempo, de « Línea de los cuáqueros ».

El proyecto en cuestión tuvo que sostener una lucha titánica contra una tremenda oposición en tres sesiones sucesivas de la Cámara. El proyecto de 1818, fué derrotado por el duque de Cleveland, quien posteriormente tanto se aprovechó del ferrocarril. Observaremos que el fundamento de su oposición, era que la línea tendría que pasar por terrenos suyos dedicados á la caza ; y á su influencia se debió que aquel se rechazara aunque sólo por una mayoría de 13 votos, pasando de ciento el número de diputados que votaron en su favor. Un miembro de la nobleza, al conocer este resultado dijo : « Señores, si esta vez, cuando nadie sabe una palabra de ferrocarriles, los cuáqueros han logrado reunir tal falange en su favor, creo prudente recomendar á las personas acomodadas que viven en los distritos rurales, que lo mediten mucho antes de volver a hacerles oposición. »

Al año siguiente (1819) se rectificó el trazado de



la línea, y habiéndose evitado el penetrar en el coto del duque, quedó descartada su oposición. Por desgracia se disolvió el Parlamento á la muerte de Jorge III y el proyecto de ley quedó en suspenso hasta la reunión de la nueva legislatura.

Entretanto la oposición local contra la referida idea, se reanimó, y la comisión encargada de la custodia de caminos y canales propaló la especie que los tenedores de bonos amortizables pagaderos con el impuesto recaudado en la carretera de Darlington á Aucklad accidental, se verían perjudicados en sus intereses con la formación del proyectado ferrocarril. Ante semejante maniobra Eduardo Pease, publicó un documento impreso, previniendo á los interesados, que podían acudir á los procuradores de la compañía, residentes en Darlington, quienes estaban autorizados á comprar sus bonos á los mismos precios á que los hubiesen adquirido. Esta medida hábil contribuyó mucho á calmar la alarma esparcida por el exterior, y el proyecto, á pesar de encontrar de nuevo una gran oposición, fué al fin aprobado por ambas Cámaras en 1821.

El preámbulo de la ley llamaba la atención sobre la utilidad pública que resultaría de la línea propuesta para la conducción de carbón y otros artículos de primera necesidad, desde el interior del condado de Durham á Stockton y á la parte Norte del de York. Nada se dijo de los pasajeros, porque hasta entonces no se había pensado en ello, ni se hizo referencia alguna sobre la locomotora, por creerse al principio más conveniente usar la tracción animal. Disponíase que la vía debería estar á la disposición de toda persona que colocara

en ella sus vagones tirados por los caballos correspondientes, destinados al arrastre de carbones ó mercancías con tal de que pagaran el portazgo fijado por la ley.

La compañía estaba facultada á cargar cuatro peniques por tonelada por todo carbón destinado al interior, y sólo medio penique para el que se destinaba al embarque en Stockton. Esta última cláusula se insertó á instancia del señor Lambton (que luego fué conde de Durham) con el expreso intento de evitar que la línea se utilizara para hacer la competencia á sus carbones, cargados en Funderland ya que no se creía posible pudiera efectuarse el transporte de carbón á precios tan reducidos sin experimentar grandes pérdidas. Aun con tales restricciones el tipo fijado por la ley llegó á ser un factor importante en el desenvolvimiento de la empresa. Mientras el proyecto en cuestión continuaba sometido á la aprobación del Parlamento, Eduardo Pease escribía á los periódicos de York, arguyendo sobre la conveniencia de extender el ferrocarril hacia el Sur, en el interior del condado de York, por medio de un ramal que partiera de Croft.

En nuestros días es curioso dirigir unas mirada retrospectiva fijándonos en los argumentos con que Pease creyó poder influir en la opinión pública inclinándola á favor de semejante medio de comunicación, y observar lo modesto de las predicciones, que hasta uno de sus partidarios más fervientes anunciaba respecto á su provecho y utilidad :

Decía Pease : « Las mejoras introducidas en la construcción de los ferrocarriles los ha hecho mucho



más perfectos que cuando se construían según el antiguo modelo; y es tal el grado de utilidad á que han llegado, que puede considerárseles casi tan provechosos como los mismos canales.

Si comparamos el ferrocarril con las mejores carreteras, podrá decirse, sin pecar de exagerados, que si se cuenta con una línea nivelada, el trabajo aumentará por lo menos ocho veces más. Tres cuartos de tonelada se considera la carga suficiente de un caballo en un camino corriente, en tanto que, en un ferrocarril, un caballo puede arrastrar fácilmente una carga de diez toneladas. En los talleres de lord Elgin, el célebre ingeniero, asegura que ha visto á un caballo arrastrar vagones cargados con veintitrés toneladas, montados sobre un ferrocarril, que en unas partes estaba nivelado y en otras presentaba un ligero declive.

Es de observar que la construcción de un ferrocarril, si no mejora el estado de un país, tampoco lo perjudica en lo más mínimo, puesto que todos los medios anteriores de comunicación continúan inalterables. Además el público obtiene, á riesgo de los accionistas, otro medio mejor de viajar, cuya baratura y comodidad estarán en razón directa del interés de sus propietarios.

Las empresas de esta índole, cuando se las compara con los canales (en los que puede obtenerse un extenso tráfico de ascenso ó descenso) son igualmente provechosas. Sin embargo no es cosa fácil el hacer cambiar la opinión pública sobre un punto determinado, precisa la práctica de muchos años y algunas veces hasta de siglos, aún tratándose de casos que para algunos parecen no dar

lugar á dudas. Tal es el efecto del hábito y tal la aversión y hostilidad que la humanidad siente por todo lo que sea ó represente cambio ó variación. Aunque esto resulta casi siempre lamentable, sin embargo, si se investiga detalladamente el principio en todas sus ramificaciones, tal vez se encuentre en él una de las disposiciones más afortunadas del entendimiento humano.

Puede decirse que el sistema de ferrocarriles de hierro fundido está aun en su infancia.

Por poco que se fije la atención en el ferrocarril se comprenderá su inmensa superioridad sobre la carretera ordinaria y sobre el ferrocarril de madera, pues no ofrece ni el frotamiento del tranvía, ni la poca duración del riel de palo, y si se considera su utilidad, podrá apreciársele como el lazo de comunicación entre el canal navegable y la carretera ordinaria. Por lo tanto, debemos esperar que á medida que este sistema se desarrolle, nuestros caminos se irán nivelando todo lo posible, relacionándose con las grandes líneas de comunicación que crucen el país en todas direcciones.»

Estos fueron los humildes vaticinios que respecto á los ferrocarriles hizo Eduardo Pease el año 1821. Diez años después se había realizado un siglo de progreso, comparativamente hablando.

Transcurrió algún tiempo, antes de que se procediera á nada práctico respecto á la construcción del mencionado ferrocarril. Surgieron dudas respecto á las buenas condiciones del trazado, y en general los suscriptores no se hallaban muy animados para que sintieran la necesidad de impulsar el negocio hacia adelante.



A fines del año 1821, dos forasteros llamaron un día á la puerta de la casa Pease, en Darlington; anunciaronle que dos personas procedentes de Killingworth, deseaban hablarle. Se les hizo entrar en el acto resultando que uno de los recién llegados se presentó a sí mismo como Nicolás Wood, celador de minas en Killingworth, introduciendo á continuación á su compañero Jorge Stephenson, inspector de máquinas del mismo lugar.

Pease entró en conversación con los recién llegados y pronto conoció el objeto de la visita. Stephenson, habiendo tenido noticias de la aprobación de la ley referente á la línea de Stockton y Darlington y deseoso de aumentar sus experiencias ferroviarias, así como de emplear en mayor escala el conocimiento práctico que ya poseía, había decidido visitar al conocido iniciador del proyecto, con objeto de que se le encargara su realización, á cuyo efecto llegaba en compañía de su amigo Wood, con el doble objeto de que le ayudara en la exposición del pensamiento y el apoyo de la demanda.

Pease quedó agradablemente impresionado por el aspecto de su visitante: « Tenía — dijo después, al hablar de Stephenson — un aspecto tan modesto y sencillo y al mismo tiempo parecía tan vivo é inteligente, que desde el primer momentó, gané todas mis simpatías. »

Pronto se apercibió Pease que Stephenson era precisamente el hombre que le convenía. Como el proyecto de la empresa, se hallaba todavía en embrión, Pease tuvo gran satisfacción al ver la oportunidad de poder utilizar los conocimientos prácticos de Stephenson. En el curso de la conversación,

Jorge recomendó eficazmente la preferencia que se debía dar al ferrocarril sobre el tranvía. Además discutieron la clase de tracción que debería emplearse y Pease dijo que la compañía había basado todo su cálculo sobre el uso del animal. « Estaba tan seguro — dijo después — que un caballo sobre una vía ferrea, arrastraría diez veces más que en la ordinaria, que me convencí que no pasaría mucho tiempo sin que el ferrocarril se convirtiera en el rey de los medios de comunicación. »

No obstante su optimismo, Pease no se hallaba preparado para escuchar la atrevida afirmación de que la locomotora, que había estado funcionando durante muchos años en el ferrocarril de Killingworth, representaba una fuerza de cincuenta caballos, y que máquinas construídas según aquel modelo, pronto darían al traste con la tracción animal en los caminos de hierro. Stephenson se afianzaba cada vez más en sus ideas respecto á la importancia de su locomotora, y de ahí que arguyera eficazmente para que Pease la adoptara. « Venid conmigo á Killingworth — dijo á su interlocutor — y podréis apreciar lo que mis máquinas llegan á realizar; no le quepa duda que mejor es ver que creer. »

Pease contestó que aprovecharía la primera oportunidad para ir á Killingworth y contemplar la maravillosa máquina destinada á suplantar los caballos.

El resultado de la entrevista fué que el señor Pease, prometió presentar á la junta directiva la demanda de Stephenson para ser nombrado ingeniero, y apoyarla con toda su influencia. Conve-