

phenson era digno de crédito. Lo mismo ocurría en Newcastle, donde los medios de hacer observaciones acertadas eran tan grandes ó mayores que los de otro punto cualquiera. En 1824, el proyecto de un canal entre aquella población y Carlisle, se volvió á resucitar, y á pesar de que algunas voces se levantaron tímidamente en favor de una línea férrea, la opinión general se pronunció en contra. El ejemplo del ferrocarril de Hetton, que con buen éxito había estado funcionando durante dos años, utilizando las locomotoras de Stephenson, se presentaba como prueba de la practicabilidad del sistema. Sin embargo la voz de la prensa, como la del público en general, se hallaban decididamente en contraposición de la tracción mecánica.

« Se ha hablado — publicaba la *Gaceta de Whitehaven* — en un artículo pretencioso de « La Revista Mensual », de una mejora introducida en el principio de los ferrocarriles; pero sospechamos que todo quedará reducido á hacer algo parecido á los carruajes de vapor, de los que tanto se ha hablado y tan poco se ha visto. »

Como se ve la idea era demasiado quimérica para ser acariciada, y al fin se desechó considerándola impracticable.

*El Mercurio de Tyne* era también de la misma opinión. « ¿ Qué persona — se preguntaba en un artículo publicado el 16 de Noviembre de 1824 — estará dispuesta á pagar algo para ser conducida de Hexham á Newcastle en un carromato parecido á un vagón de carbón, sobre una vía sumamente peligrosa, viéndose arrastrado en la mayor parte del trayecto por una máquina de vapor bufadora ? »

Tan solo la idea de semejante cosa, parecía vana, ridícula y completamente absurda.

Teniendo en cuenta el estado de la opinión pública respecto á la locomoción ferroviaria, se podrá formar una idea aproximada de la perspicacia y el valor moral que necesitaron los directores del ferrocarril mencionado para mandar construir tres locomotoras del tipo Stephenson, cuyo importe representaba algunos miles de libras, y que debían cargarse á la apertura del ferrocarril.

Las locomotoras fueron hechas según los modelos más perfeccionados del autor, comprendiendo todas las reformas que hasta entonces había introducido. La máquina número 1, llamada « La locomoción » que fué la que se entregó primero, pesaba unas ocho toneladas. Tenía un gran tubo que atravesaba la caldera, por el que pasaba el aire caliente de un modo directo desde el hogar revestido de ladrillos refractarios, que se hallaba á un extremo, á la chimenea que se encontraba en el otro. La combustión era activada por la adopción de la descarga de vapor en la chimenea según el principio mencionado. Algunas veces el calor que se producía era tan grande y tan imperfectamente absorbido por el agua que la rodeaba, que la chimenea casi se ponía al rojo. Estas máquinas cuando se las hacía funcionar con toda su fuerza eran capaces de marchar á razón de 12 á 16 millas por hora, pero parecían mejor conformadas para el rudo trabajo de arrastrar trenes de carbón á pequeña velocidad — para lo cual, en verdad, habían sido especialmente construídas — que para correr con la rapidez, que más tarde se adoptó.

Los directores en la época en que se ordenó su construcción, creían también imposible, que las locomotoras pudieran ser útiles para la conducción de pasaje. Por lo demás el ferrocarril de Stockton y Darlington, no corría á través de un distrito en que los pasajeros pudieran considerarse como un factor importante en la cuestión del tráfico.

Es por consiguiente muy fácil imaginar la ansiedad que sentiría Jorge Stephenson, durante el progreso de la obra, que marchaba hacia su terminación, y su mezcla de esperanzas y dudas (aunque éstas eran las menos) respecto á las consecuencias del gran experimento que se acercaba. Cuando estaba muy adelantado el trazado de la línea cerca de Stockton, el ingeniero, acompañado de su hijo Roberto y de Juan Dixon, un día hizo un viaje de inspección de las obras. Al llegar á Stockton fueron á comer á una posada pidiendo Stephenson al terminar, cosa poco en armonía con sus costumbres, una botella de vino para beber al buen éxito de la empresa. Dixon refiera con orgullo las siguientes palabras pronunciadas por el maestro en aquella ocasión :

« Mirad, muchachos — les dijo á los dos jóvenes — no vacilo en anunciaros que creo viviréis lo suficiente para ver el día en que el ferrocarril se sobreponga en este país á todo otro medio de transporte : *cuando los coches correos caminen sobre rieles y las líneas férreas reemplacen á las carreteras. Se acerca el tiempo en que será más económico viajar en ferrocarril que á pie. No ignoro que hay grandes y casi insuperables dificultades que vencer : pero lo que he dicho se realizará, tan se-*

*guro como lo estáis oyendo.* Solo deseo llegar hasta ese día, por más que lo considero difícil pues conozco lo lento que es todo progreso humano y lo penoso que me ha sido introducir la locomotora hasta el punto que hoy llega, á pesar de más de diez años de experimentos satisfactorios que he conseguido en Killingworth. » El resultado sobrepujó las más halagüeñas esperanzas de Stephenson.

El martes 27 de Septiembre de 1825, fué un gran día para Darlington. El ferrocarril, después de haber estado en construcción durante más de tres años se hallaba al fin próximo á inaugurarse. Tanto se había hablado del proyecto por aquellos contornos, que muy pocas personas en un radio de veinte millas se mostraban indiferentes al asunto. ¿ Sería un éxito ó un fracaso ? Respecto al ferrocarril las opiniones se encontraban divididas ; pero en cuanto á la locomotora, la creencia general era « que nunca daría resultado. » El enigma, no obstante estaba allí, la máquina « número 1 » ya entregada y dispuesta á arrastrar el primer tren de vagones en el día prefijado.

Es inútil decir que con tal motivo, el número de los concurrentes al acto fué muy grande ; unos vinieron de Newcastle y Durham, muchos de las Aucklands. Para Darlington aquel día se había convertido en festivo, echando á la calle toda su población. Para dar más esplendor al acontecimiento, la dirección de la compañía publicó un programa de las fiestas indicando los momentos en que la procesión de vagones pasaría por ciertos puntos de la línea. Los propietarios se reunieron á las seis de la mañana aproximadamente en el lugar

donde se hallaba la máquina fija de Brusselton, donde el funcionamiento de los planos inclinados se efectuó de nuevo con perfecta regularidad. Un tren de vagones cargados de carbón y mercancías fué arrastrado en dirección ascendente por el plano occidental, cuya extensión era de 1.960 yardas, en siete minutos y medio, haciéndolo descender luego por el lado opuesto, en la parte oriental del cerro, que tiene 880 yardas de largo, en cinco minutos.

Al pie de la pendiente se formó la procesión de los vehículos, compuesta de la locomotora número 1, conducida por el propio Jorge Stephenson ; tras ella iban seis vagones cargados de carbón y harina ; después un carruaje cubierto en el que iban directores y propietarios ; tras él veintiún vagones dispuestos para llevar pasajeros (que iban llenos de gente) y finalmente seis más cargados de carbón.

Aunque parezca extraño, y hasta cierto punto grotesco, un hombre á caballo llevando una bandera con el lema de la compañía inscripto en ella, *Periculum privatum utilitas publica*, iba á la cabeza de la procesión a modo de heraldo. Una vista litográfica del gran acontecimiento publicada poco después, mostraba al jinete y la bandera.

Después de todo el cabalgar delante del tren no representaba un gran peligro ; porque la locomotora, según el cálculo general, sólo debía marchar á la velocidad de cuatro á seis millas por hora y un caballo puede fácilmente andar a mayor velocidad.

Al llegar el momento solemne el tren se puso en marcha con el jinete á la cabeza. A lo largo de la

línea se encontraba una numerosa concurrencia. Muchos trataron de seguirlo á la carrera, y otros que iban á caballo galoparon á campo atravesía marchando á su misma velocidad. Como el ferrocarril descendiera con una ligera inclinación hacia Darlington, la velocidad de su marcha era por consiguiente variable. En un punto favorable de la vía, Stephenson determinó probar la fuerza de la máquina y le dijo al de la bandera que se apartara. El heraldo considerando probablemente que no era necesario llevar más adelante el *Periculum privatum* así lo hizo y aquel aumentó la marcha, cuya rapidez se elevó en el acto á doce millas por hora, llegando en partes favorables del trayecto hasta quince. Como es de suponer, los que corrían á pie, los de á caballo y el jinete con la bandera, pronto quedaron muy atrás. Al llegar á Darlington se vió que cuatrocientas cincuenta personas ocupaban los vagones, siendo el peso total de la carga, compuesta de hombres, carbones y mercancías, de unas noventa toneladas.

En Darlington se reformó la procesión dejándose allí los seis vagones cargados de carbón y tomándose en su lugar otros con 150 pasajeros más, á los que había que agregar una banda de música. Después partió el tren para Stockton, recorriendo la distancia que los separaba de aquella población, que sólo era de unas doce millas, en tres horas. El día fué en todo aquel distrito de regocijo y jolgorio, y gentes á caballo, en coches, carros y toda clase de vehículos, así como una gran multitud á pie, se hallaban á lo largo de la línea esperando el paso del tren. La población entera de Stockton

salió á recibir la procesión, y después de recorrer las principales calles, el inevitable banquete dado en el Ayuntamiento, coronó la fiesta.

Sin embargo todo aquello carecía de importancia real. Lo más grave para la compañía iba á empezar al día siguiente : del resultado del experimento iniciado por la mencionada Sociedad, dependería en gran parte el porvenir de los ferrocarriles. Si fracasaba como los de Wandsworth, Croydon y Merdstham, las especulaciones de tal índole recibirían un golpe fatal. Por el contrario, si el éxito las acompañaba, la línea de Stockton á Darlington marcaría el principio de una nueva era, realizando en definitiva una completa revolución de los medios de comunicarse en todos los pueblos civilizados. En conjunto, las circunstancias podían considerarse como favorables, y más anunciaban el triunfo que la derrota. Dirigían la empresa hombres prudentes, razonables y reflexivos, interesados en ver que se administraba económica y eficazmente, y además contaban con la ventaja de tener asegurado el concurso de un Ingeniero dotado de grandes recursos, buen sentido, genio mecánico, y clara inteligencia. La cantidad de carbón que había que transportar puede decirse que era ilimitada, encontrándose la principal dificultad en hallar un medio satisfactorio de disponerla.

Sin embargo, hasta después de algun tiempo de explotación, no se empezó á apreciar en toda su extensión el importante carácter de este tráfico. En un principio se supuso que el principal movimiento procedería del transporte de carbón para el interior ; pero la cláusula inserta en el primitivo

proyecto de ley, á instancia del señor Lanbton, por la cual, la compañía se veía limitada á no cargar más que medio penique por tonelada y milla por el carbón que llevara á Stockton para embarque, condujo á las más inesperadas deducciones. Se había calculado que sólo se embarcarían unas diez mil toneladas al año, y esto principalmente, en calidad de lastre, y en vez de esto, en el transcurso de muy pocos años, el carbón conducido por la línea para la exportación constituía la base del tráfico, en tanto que el destinado al interior era relativamente insignificante. Además, las esperanzas de la compañía respecto al tráfico de pasaje, traspasaron igualmente los límites de lo que se esperaba. Al principio solo se pensó en la carga, y solo cuando el movimiento progresaba, fué cuando se trató de un modo formal de agregar á los trenes un coche de pasajeros. Hace ochenta años solo había una silla de postas en Darlington, que corría montada sobre tres ruedas. Al escribir estas líneas, en Stockton había aún testigos presenciales que recordaban la época en que un carruaje salía de esta población tres días á la semana, pasando por Darlington y Bardnard Castle, el cual tuvo que suspender su marcha por falta de pasaje ; tal era entonces lo reducido del movimiento entre ambas poblaciones, á pesar de hallarse tan próximas y ser relativamente tan populosas. Si se añade á esto la prevención que pudieran tener contra el ferrocarril, bien puede agregarse que no había motivo para augurar prosperidad.

No obstante, se decidió hacer la prueba con un coche, autorizándose á Jorge Stephenson para

que lo mandara construir en Newcastle por cuenta de la compañía, Así se efectuó y el primer coche de pasaje se construyó según los dibujos de Jorge. La obra, sin embargo, resultó modesta, hallándose aún bien distante de lo que debería ser un coche dedicado á tal objeto: A cada lado de su interior, había una hilera de asientos y en el centro una larga mesa de pino, y tenía la entrada en la parte posterior según la disposición de los ómnibus. Este coche llegó á Newcastle la víspera de la inauguración y formó parte de la procesión mencionada. Consultado Stephenson respecto al nombre que debería darse al carruaje, contestó en el acto que el de « Experimento », y así se le denominó inmediatamente. Tal era el material dedicado al pasaje de la compañía Stockton a Darlington en el año 1825. El « Experimento » fué, no obstante, el precursor de un importante tráfico, siendo al poco tiempo reemplazado no sólo por coches más perfectos (aunque tirados todavía por caballos), sino después por largos trenes destinados exclusivamente al pasaje y arrastrados por locomotoras.

El « Experimento » empezó á funcionar en calidad de coche de pasajeros el 10 de Octubre del año 25, ó sea quince días después de la apertura de la línea. Iba tirado por un caballo y hacía un viaje diario de ida y vuelta entre las dos poblaciones, separadas por una distancia de doce millas, que recorría en unas dos horas. El precio del pasaje era un chelín, sin distinción de clases, permitiéndosele á cada viajero catorce libras de peso de equipaje, sin ningún gasto adicional. El referido coche no fué

explotado directamente por la compañía, sino arrendado á contratistas que se encargaron de hacerlo bajo determinadas condiciones.

Esta especulación dió tan buenos resultados, que poco después se formaron otras compañías con igual objeto, en las que figuraban principalmente posaderos de ambas poblaciones. Esto dió lugar á una activa competencia en el tráfico de pasaje. Observándose que el « Experimento » era demasiado pesado para ser tirado por un caballo, y además bastante incómodo, fué relegado al distrito minero, ocupando su lugar otros vehículos mas cómodos, que eran sencillamente, antiguos carruajes comprados por la compañía y montados en un juego de ruedas adecuadas á la tracción ferroviaria. Estos se arrendaban á las compañías de coches que se cuidaban de proveerlos de caballos y de administrarlos según lo convenido y de igual modo que se había hecho con el « Experimento ». Entonces empezó la distinción de pasajeros « internos » y « externos », equivalente á la que existe entre la primera y segunda clase, cuyos precios son diferentes. La competencia entre unos y otros en la vía férrea y con las diligencias ordinarias en la carretera, hizo que muy pronto aumentara la velocidad, que se elevó á diez millas por hora, que era el máximo de la marcha de los coches correos y se consideraba como muy rápida. El señor Clephan, natural del distrito, respecto á la competencia que entonces se hacían las compañías de coches rivales, comunicó al autor los siguientes datos:

« En Stockton había dos compañías diferentes