

de carruajes ocurriendo á veces curiosas luchas entre los conductores, quienes encontraron en el riel, un nuevo elemento para extremar la competencia. Sabido es que los coches no pueden adelantarse unos á otros, marchando sobre los rieles, como por la carretera, y como la línea era de una sola vía con cuatro recodos de precaución en la milla, para facilitar el paso de dos coches ó dos trenes que se encontraran, surgió la cuestión de cuál de los dos había de retroceder, lo que no se arreglaba siempre de una manera pacífica. En cuanto á los trenes, se convino que los vacíos cedieran el paso á los cargados; y en cuanto á trenes y coches, que los pasajeros fueran preferidos al carbón; dejando que los carruajes al encontrarse se arreglaran como mejor pudieran.

Por último, para orillar dificultades, á la mediación entre un recodo y otro se levantó un poste, disponiéndose que el que lo hubiera pasado, debería continuar la marcha adelante, en tanto que al otro le correspondía retroceder. Los carruajes solían detenerse en los paradores de Goose Pool y Early Nook y allí, como diría un americano, pasajeros y conductores « licoreaban ». Uno de los vehículos introducido por uno de los referidos hosteleros, era una combinación de dos carruajes corrientes, aproximándose al verdadero tipo ferroviario que aún se asemeja, con excepciones, cada vez más numerosas, al de la diligencia. Un tal Dixon, conductor del « Experimento », entre Darlington y Shildon, es el inventor del alumbrado de los carruajes en la vía férrea. En una oscura noche de invierno, compadeciéndose de los pasajeros, compró

una bujía de á penique y la colocó encendida sobre la mesa del « Experimento », cosa que repitió después, siendo por consiguiente el primer carruaje ferroviario, en el cual no existían diferencias de clases, que evitó á los pasajeros el estar en la obscuridad. »

El tráfico de todas clases aumentaba de modo tan constante y rápido, que resultaba difícil efectuarlo satisfactoriamente. Según la primera ley, referente al ferrocarril de Stockton a Darlington, se prevenía que la línea quedara libre para todo el que quisiera usarla, abonando los derechos convenidos, pudiendo cada cual colocar vagones y caballos en la vía, conduciéndolos por su cuenta. Sin embargo, esta disposición contribuía á aumentar la confusión y las dificultades, siendo incomparable con un creciente é importante tráfico. Los trenes de mercancías se hicieron tan largos, que los conductores hallaron necesario pedir la ayuda de la locomotora para poder seguir su camino. Entonces fué cuando empezaron á circular trenes mixtos de pasajeros y mercancías; resultando de ahí que la compañía ferroviaria se vió en la necesidad de hacerse cargo por completo del tráfico.

Tiempo después se construyeron nuevos coches para acomodar mejor al público; hasta que al fin circularon trenes de pasaje regularmente arrastrados por locomotoras. De todos modos esto no se efectuó hasta que la compañía de Liverpool a Manchester lo estableció como rama importante del tráfico.

Desde un principio las tres locomotoras Stephenson, fueron empleadas con regularidad en el arrastre de los trenes de carbón, y lo bien que respon-

dieron á este fin, condujo al aumento gradual de su potencia. La rapidez de la marcha de esta máquina — por lenta que hoy parezca — fué en aquel entonces considerada poco menos que como maravillosa. Habiéndose efectuado una carrera en competencia entre la máquina nº 1 y uno de los coches diligencia que iban desde Darlington á Stockton por la carretera, se consideró como un gran triunfo del arte mecánico que la locomotora llegara primero, aventajando á su competidor en unas cien yardas. La misma máquina continuaba trabajabando en buen estado en 1846, en cuya época fué á la cabeza de la procesión ferroviaria celebrada con motivo de la inauguración del ferrocarril de Middlesborough a Redcar, caminando á razón de catorce millas por hora. Esta máquina, la primera en recorrer la primera línea férrea, ha sido después colocada sobre un pedestal, frente a la estación de Darlington.

Así y todo, durante algunos años, el principal arrastre de la línea fué efectuado por tracción animal. Como la inclinación de los planos estaba en dirección al mar, resultaba tal vez la más económica, mientras el tráfico no pasara de un límite determinado. El caballo tiraba del tren, á lo largo del camino nivelado, hasta llegar al plano descendente, por el cual corría el tren, á impulso de su propia gravedad, por cuya razón se desenganchaba el caballo, que pasaba al otro extremo del tren, donde se le hacía subir á un carro destinado al efecto en cuyo fondo, que se hallaba á poca altura del suelo, se le tenía preparado constantemente un pienso abundante.

Los detalles de la explotación fueron perfeccionándose gradualmente con la práctica. Al principio los que concibieron el proyecto y construyeron la línea, no tenían apenas conciencia de la importancia y significación de la obra emprendida ni pudieron pensar que echaban los cimientos de un sistema llamado á revolucionar las comunicaciones internas del mundo, convirtiéndose en fuente de prosperidad para el género humano. Conviene hacer notar, sin embargo, que el resultado comercial de la empresa fué considerado como satisfactorio desde el primer momento. Además de proporcionar un gran beneficio público á los habitantes del distrito, contribuyendo á abrir nuevos mercados á los depósitos casi inagotables de carbón que se encontraron en el de Bishop Auckland, las utilidades derivadas del tráfico creado por el ferrocarril permitían repartir mayores dividendos á aquellos que habían arriesgado sus capitales en la empresa, sirviendo así de estímulo á los que pensaran en proyectos análogos en general, cosa que en el fondo tenía verdadera importancia.

Estos resultados, puestos en evidencia al repartirse el dividendo anual, debieron ser altamente sugestivos para los astutos comerciantes de Liverpool y Mánchester, ocupados en aquella época en la construcción de su ferrocarril. Sin duda alguna, el buen éxito comercial alcanzado por la compañía Stockton a Darlington, puede considerarse con razón como la piedra angular del sistema ferroviario. Con tal ejemplo práctico presentado á la vista del público, no era posible que el Parlamento pudiera en adelante dificultar su desarrollo.

Antes de terminar el asunto referente al ferrocarril de Stockton y Darlington, es para nosotros un deber el hacer referencia á uno de sus más notables y directos resultados ; esto es, á la creación del pueblo de Middlesborough sobre el Tees. Al abrirse al público el ferrocarril en 1825, el sitio donde más tarde debía levantarse la futura metrópoli de Cleveland, se hallaba ocupado por una granja solitaria y sus dependencias : en torno, sólo se veían terrenos incultos, dedicados al pastoreo, y marismas, no habiendo ningún otro edificio hasta donde alcanzaba la vista. No pudiendo ó no queriendo la corporación municipal de Stockton, proporcionar medios para desarrollar el tráfico de carbón, que con tanta rapidez aumentaba, Eduardo Pease, en 1829, en unión de algunos de sus amigos cuáqueros adquirió quinientos ó seiscientos acres de tierra, cinco millas río abajo — punto donde hoy se encuentra la moderna Middlesborough — con objeto de formar allí un nuevo puerto de mar destinado al embarque de carbones conducidos al Tees por el ferrocarril. Con este fin, se extendió la línea hasta allí, se construyeron diques, se edificó una población en la que abundaron los edificios públicos, no faltando en ella bancos, astilleros, talleres de fundición, instituto mecánico, escuelas, etc. y á los pocos años el puerto mencionado llegó á ser uno de los más visitados de la costa nordeste de Inglaterra. Al cabo de diez años, una laboriosa población compuesta de unas seis mil personas (elevada desde entonces á más de treinta mil), ocupaba el lugar de la granja primitiva. Posteriormente, el descubrimiento de vastos filones de

hierro en los montes de Cleveland, muy cerca de dicha población, contribuyó á aumentar el número de sus habitantes, así como su importancia mercantil.

Es agradable poder referir con respecto a esta obra importante — el ferrocarril de Stockton a Darlington, proyectado por Eduardo Pease y ejecutado por Jorge Stephenson, — que cuando éste fué célebre y gozó de prosperidad, no olvidó al amigo que le había tendido la mano ayudándole en otros tiempos. Siempre conservó de Pease grato y afectuoso recuerdo, y este por su parte hacia el fin de sus días mostraba con orgullo un hermoso reloj de oro, que en prueba de amistad le regalara su *protegido*, en el que se leían estas palabras : «Afecto y gratitud de Jorge Stephenson á Eduardo Pease. »