

esto, los obreros tenían necesidad de recurrir á mañosos de paja y otros medios, para proteger los ladrillos y la mezcla en el momento de colocarse.

La cantidad de agua extraída de la capa arenosa, durante ocho meses de un trabajo incesante, de una profundidad de 120 pies, fué considerable. Para tener una idea de ella, baste decir que dejándola correr durante solo tres horas, se elevaría, en un lago de un acre cuadrado, á la altura de un pie, y si la cantidad de tiempo aumentara hasta llegar á un día, la elevación del agua alcanzaría á ocho pies, ó sea lo bastante para permitir la flotación de barcos de 100 toneladas de cabida. El agua extraída del túnel durante el curso de las obras, equivaldría casi á la que contiene el Támesis en la pleamar, entre Londres y Woolwich. Es un hecho curioso, digno de llamar la atención, que, á pesar de tan gran cantidad de agua removida, el nivel de ésta en el túnel solo bajaba de dos y media á tres pulgadas por semana, señalando así la vasta área de la arena volandera, que probablemente se extendía por todos los cerros, bajo los cuales pasaba el ferrocarril.

Como es consiguiente, las dificultades encontradas en Kilsby, aumentaron considerablemente el coste de la línea. El presupuesto original del túnel era tan solo de 99.000 libras; pero á su terminación, resultó que se había elevado á 100 libras por yarda lineal en adelante, ó sea un total de cerca de 300.000 libras esterlinas. Lo gastado en otros lugares de la línea rebasó también lo calculado en primer término por el ingeniero y antes que el ferrocarril se terminara por completo, se dobló con exceso.

El terreno costó tres veces más de lo que se había apreciado, y las reclamaciones pidiendo indemnización eran enormes. Aunque la parte de las obras contratadas se presupuestó de antemano, ninguno de los contratistas pudo llevarlas á feliz término, sin ayuda de la compañía, y muchos quebraron.

Roberto Stephenson, hablando de las dificultades de todo género encontradas durante la construcción de la línea, nos decía : « Después de contratadas las obras, se elevaron los jornales, los precios de todo subieron y los contratistas, que eran por lo general, gentes de escasos recursos, se vieron apuradísimos. Sus cálculos respecto á los gastos é ingresos quedaron destruídos por completo. Permitid que los enumere : uno de ellos, era Jackson, que tomó á su cargo la parte de Primrose Hill y quebró ; á éste seguía en la parte inmediata de la línea Nowelles ; después Copeland y Harding ; y al Norte de éstos Zoowneand, que tenía á su cargo la trinchera de Tring ; á continuación iba Norris, encargado igualmente de la de Stoke Hammond ; y tras éstos Soars, y luego Hughes ; todos ellos, según creo, quebraron, ó tuvieron que ser ayudados por la compañía. Hay que contar además el terrible contrato del túnel de Kilsby, que hizo quebrar á los Nowelles, matando á uno de ellos. Los contratistas al norte de Kilsby, fueron más afortunados, á pesar de que algunos de ellos sólo salieron adelante á fuerza de vencer dificultades. De las diez y ocho contratadas, entre las cuales se había repartido la línea, siete, tan solo, fueron llevadas á término por los contratistas primitivos, de los cuales once se arruinaron, dando lugar á que esas partes se vol-

vieran á contratar á más elevados precios, ó la compañía se encargara de ejecutarlas por administración. De todas las causas de aumento en los gastos, la principal fué la de dar mayor extensión á las estaciones. Al parecer, habíamos apreciado el tráfico muy por lo bajo, por cuya razón se hizo necesario gastar más y más, á fin de hacer frente á lo que exigía. Creo no apartarme mucho de la verdad, diciendo que lo empleado, sólo en este concepto, fué ocho ó diez veces más de lo presupuestado en el proyecto aprobado por el Parlamento. »

La magnitud de las obras, que no tenían precedente en Inglaterra, fué uno de los rasgos más característicos de esta empresa.

Los estadistas han establecido con tal motivo la siguiente comparación entre este ferrocarril y una de las obras más grandes de la antigüedad : la gran pirámide de Egipto fué construída, según Diodoro Sículo, por 300.000 hombres, y según Herodoto, por 100.000, necesitando para su ejecución 40 años. El trabajo empleado en ella ha sido apreciado como equivalente á la elevación de 15.733.000.000 de pies cúbicos de piedra á un pie de altura. Si el trabajo empleado en la construcción de dicho ferrocarril, se redujera del mismo modo á un denominador común, el resultado sería 25.000.000.000 *más* de pies cúbicos que los que se elevaron para la Gran Pirámide ; y sin embargo, la obra inglesa fué realizada por unos 20.000 hombres en menos de cinco años. Y cabe observar que mientras la obra egipcia fué llevada á cabo por un poderoso monarca, que concentró en ella el trabajo y el capital de una gran nación, el ferrocarril men-

cionado se construyó luchando con todo género de obstáculos y dificultades, por una compañía formada de particulares, que sólo contaban con sus propios recursos, sin ayuda ninguna del Gobierno, ni subvención de ninguna especie.

Los trabajadores que ejecutaron estas gigantescas obras, formaban por muchos conceptos una clase notable. Los « ferrocarrileros », como se les llamaba, eran gentes atraídas por la elevación de los salarios desde todas las partes del reino, hallándose dispuestos para toda empresa, por arriesgada que fuera. Muchos de los trabajadores, empleados en la línea de Liverpool, eran irlandeses ; otros procedían de los ferrocarriles de Northumberland y Dhuvan, donde habían adquirido el hábito de trabajos semejantes, y algunos de los más diestros, llegaban de los distritos pantanosos de Lincoln y Cambridge, donde habían aprendido á hacer trabajos de excavación y terraplén. Estos hombres prácticos formaban brigadas de gente hábil y apta, que los hacía de incomparable utilidad en las obras de gran importancia de la época. Era muy grande, su destreza en todo trabajo agrario, como terraplenes, excavaciones y perforaciones, su conocimiento práctico de la naturaleza del terreno y de las rocas, de la tenacidad del barro y de la porosidad de ciertas estratificaciones ; y á pesar de su tosco aspecto, muchos tenían tanta importancia dentro del círculo en que se movían, como el contratista ó el ingeniero.

Durante el período de construcciones ferroviarias, estas brigadas de trabajadores se traslada-

ban fácilmente de un lugar á otro, no teniendo en apariencia ni patria ni hogar. Casi todos usaban sombrero de fieltro blanco con el ala vuelta hacia arriba, un chaquetón de pana, chaleco de felpa encarnado, con pintitas negras y un pañuelo de vivos colores, rodeando el hercúleo cuello, si es que, como ocurría á veces, no lo dejaban desnudo por completo. Los calzones, que eran de algodón, iban sujetos á la cintura por una correa, y terminaban bajo la rodilla; cubría la pierna una polaina de cuero y usaban sólidos borceguíes. Uno de estos grupos, compuesto de diez ó doce hombres, contratava el cortar y remover una cantidad determinada de terreno, fijando el precio, según el carácter del « material » y la distancia á que había de ser trasladado.

Una vez cerrado el trato, todos se entregaban a la labor y si se notaba que alguno flaqueaba o trabajaba menos que los demás, se le eliminaba de la brigada. La fuerza y resistencia de estos hombres era extraordinaria : en casos de necesidad, trabajaban durante doce ó diez y seis horas al día, sin más descanso que el preciso para comer. Para sustentarse, la cantidad de carne que consumían, era enorme, siendo para su organismo, lo que el carbón para la locomotora; el medio de mantener la energía. Los « ferrocarrileros » eran animosos y despreciaban el peligro hasta el punto que para ellos las empresas más arriesgadas, en que los accidentes eran frecuentes, parecían ser las más atractivas.

Por la circunstancia de trabajar, comer, beber y dormir juntos, y hallándose diariamente expues-

tos á las mismas influencias, estos trabajadores ferroviarios presentaron muy pronto un carácter distinto y bien definido, que los distinguía notablemente de la población de los distritos en que trabajaban. Lo mismo despreciaban la vida que el dinero y si sabían ganarlo, no dejaban de saber gastarlo también. Para su alojamiento les bastaba generalmente una cabaña, y en las horas de descanso se encontraban satisfechos en la más humilde taberna. Desprovistos de lazos sociales y cargas domésticas, careciendo de afecciones familiares y faltos de educación moral, estos hombres se distinguían por sus maneras brutales, que formaban un rudo contraste con las de la gente en cuyo seno vivían. Hay que decir sin embargo, que á pesar de su ignorancia y su inclinación á la violencia, eran, por lo general, gentes de buenos sentimientos, teniendo la mano siempre abierta para sus compañeros, y dispuestos á compartir su pan con el desgraciado. Las noches en que cobraban, eran á menudo saturnales de escándalos espantosos, miradas con temor por los habitantes de las inmediaciones.

Sin duda, la irrupción de esta gente en la tranquila aldea de Kilsby, debió producir un efecto asombroso entre sus pacíficos habitantes. Roberto Stephenson, ocupándose de ellos, solía referir un incidente ocurrido entre el cura del lugar y el capataz de una cuadrilla. El cura dijo que era impropio é incorrecto que se trabajara en domingo, á lo cual el segundo respondió : « ¿ Pero, acaso en domingo no se come también ? » En fin, estos trabajadores eran poco menos que herejes, y el pueblecito

no volvió á recobrar le tranquilidad hasta que terminaron las obras del túnel, retirándose las máquinas y los aparatos, y no quedando allí más que la inmensa masa de cascote extendida en torno de la línea de pozos situados á lo largo del túnel.

CAPÍTULO XV

**Ferrocarriles de Mánchester á Leeds y Central.
— Vida de Stephenson en Alton. — Visita á
Bélgica. Extension de las vías férreas.**

La rapidez con que se llevaban á cabo las obras ferroviarias, desde el momento que el país se dió cuenta de su importancia, fué muy considerable. Esto, hasta cierto punto, fué debido indudablemente, al aumento de fuerza que experimentó la corriente especulativa en aquel tiempo; pero muy principalmente también al deseo que el público empezaba á demostrar por la extensión general del sistema. La exageración llegó al extremo de proponerse que se cegaran los canales y se convirtieran en ferrocarriles. Este nuevo medio de comunicación se hizo el tema obligado de todas las conversaciones. Le vió ante todo que daba un nuevo valor al tiempo, dilatando el campo de acción de los negocios, lo que lo hacía altamente recomendable para las clases comercial y mercantil; en tanto que los amigos del progreso, se congratulaban de los beneficios que por este medio alcanzaría la humanidad en general.

Comenzó entonces a verse claro que Eduardo Pease no había exagerado al decir: « Que el país no haga más que hacer los ferrocarriles y éstos