

en que se hallaba muy atareado, que en un día dictó nada menos que 37 cartas, muchas de las cuales contenían el resultado de laboriosos cálculos y profundas meditaciones. En otra ocasión, estuvo dictando informes, además de la correspondencia, durante doce horas seguidas, hasta que al fin el secretario, próximo á caerse de su asiento, extenuado por la fatiga, pidió un momento de descanso.

Esta correspondencia enorme, aunque íntimamente relacionada con el asunto que sirve de tema á estas líneas, no era, sin embargo, de índole que suministrara al biógrafo, material de investigación, ni permitiera penetrar en el fondo de la vida íntima del que escribe, como ocurre generalmente con la correspondencia de los literatos. En su mayoría, sus cartas eran de negocios, referentes á obras que se hallaban en curso de ejecución, luchas parlamentarias, nuevos trazados, presupuestos de gastos y política ferroviaria; cartas concisas y breves, en las que iba derecho á la cuestión, como corresponde á una persona cuyo tiempo está tasado.

Afortunadamente, Stephenson poseía tal facilidad para dormir, que podía permitirse soportar tan gran cantidad de fatiga y de trabajo, sin que se resintiera su salud. Educado en una ruda escuela, le era posible soportar, casi sin violencia, condiciones que, para hombres de naturaleza más débil, hubieran sido motivo de quebrantos y molestias innumerables. Muchas y muchas veces, sólo dedicó al sueño las horas de la noche en que viajaba en silla de postas, reanudando el trabajo al amanecer,

para no interrumpirlo hasta que anochecía y esto no en cortos intervalos, sino durante semanas enteras. Todas sus facultades parecían subordinadas á su voluntad. Era capaz de levantarse á cualquier hora y empezar en el acto á trabajar; se comprenderá pues que á los secretarios y ayudantes les era muy difícil mantenerse al mismo nivel.

En medio de tan múltiples ocupaciones, causa satisfacción recordar que en su ánimo no se extinguió el candor que surgiera en sus juveniles años, yendo en primavera, como cuando era niño, á buscar los nidos de pájaros; en tanto que en otoño, mostrábase aficionado en extremo a la fruta.

Siempre que podía, dedicaba á la horticultura todo el tiempo libre, en armonía con sus antiguas inclinaciones. Su carácter afable, candoroso, comunicativo é inteligente, le conquistó el aprecio de sus vecinos labradores, á quienes daba con gusto muy saludables consejos respecto á trabajos agrícolas, relacionados con la labranza de la tierra. Algunas veces hacía una expedición rural, montado en su caballo favorito « Bobby », que aunque algo envejecido, profesaba entrañable afecto á su amo. Hasta el fin de sus días, el noble animal fué objeto de los mayores cuidados, dejando de trabajar desde mucho antes de su muerte que ocurrió en Tapton en 1845, cuando pasaba de los 20 años.

En uno de los breves períodos que pasó en su morada, Stephenson tuvo tiempo y gusto bastante para escribir á su hijo una sentida carta, dándole

cuenta de que dos pajarillos se habían construido el nido en una habitación desocupada en la parte superior de la casa. Un día vió que una de lasavecillas volaba ante la ventana dando con las alas en los cristales, como si deseara penetrar en la habitación. En vista de esto, subió al piso alto, encontrando en una de aquellas un nido con uno de los padres echado sobre tres ó cuatro de las crías ya muertas.

El pájaro que se hallaba al exterior seguía llamando á los cristales, y al abrirse la ventana penetró volando en el interior, pero estaba tan fatigado, que cayó al suelo. Stephenson lo recogió bajándolo á sus habitaciones y dándole calor y alimento. El pobre pajarito se reanimó y durante algún tiempo fué uno de los encantos de la casa, pero poco después sucumbió, tal vez por no haberse podido reponer de las privaciones que hubo de sufrir, durante los tres días que estuvo, en vano, agitándose y llamando á la ventana. Parece que á consecuencia de estar la pieza inhabitada y la ventana abierta, los pájaros en cuestión aprovecharon la oportunidad para construir allí el nido, pero al volver la criada á cerrarla de nuevo, ocurrió el infortunio al pajarillo, que tan gran simpatía despertó en el ánimo del ingeniero. Un incidente de esta índole, por insignificante que parezca, basta para dar á conocer a fondo el corazón de un hombre.

A consecuencia de haber aumentado notablemente sus relaciones con el Parlamento, á causa de los proyectos de nuevas líneas ferroviarias, los Stephenson hallaron necesario abrir un escritorio en Londres, en 1836. El primero que instalaron se

hallaba situado en el número 9 de la calle del Duque, en Westminster, desde donde se trasladaron el año siguiente al número 30 de la del Gran Jorge, el cual fué el centro de grandísima actividad de asuntos ferroviarios, durante varios años. Se evacuaban en él consultas, se maduraban proyectos, se recibían comisiones, y muchos iban á ver á Stephenson con objeto de someter á su aprobación planes de ideas determinadas.

El que entonces fué su secretario particular, nos ha informado de que al final de la primera legislatura, durante cuyas sesiones, Stephenson había ostentado la representación de más de una compañía, se hizo necesario que diera instrucciones respecto á las cuentas que por separado se habían de entregar á cada una de ellas. Dada la sencillez de su carácter, encargó al señor Binns, que apreciara su trabajo diario en diez guineas, repartiendo esta cantidad entre las compañías ferroviarias, con relación al trabajo hecho para cada una de ellas durante la jornada.

Cuando Roberto tuvo conocimiento de esta determinación se dirigió inmediatamente á su padre, objetándole sobre este proceder, de carácter tan poco profesional, y como recibiera otras influencias en igual sentido, Jorge al fin, aunque con repugnancia, consintió en cargar un tanto diario á las compañías, por cuya cuenta trabajaba. Sin embargo, procuró reducir el número de aquellos todo lo posible, limitando á siete guineas el ingreso diario.

Además de sus frecuentes viajes por el interior, Stephenson fué más de una vez llamado desde el

extranjero, con motivo de cuestiones ferroviarias. Así, por ejemplo, accendiendo á los deseos del rey Leopoldo de Bélgica, hizo varias visitas á aquel país, con objeto de ayudar á sus ingenieros á tender las líneas nacionales del reino. El rey Leopoldo I, comprendió desde el primer momento el poder inmenso que habría de tener el ferrocarril, para desarrollar los recursos de una nación; por lo que resolvió, en el acto adoptarlo como las grandes arterias de circulación del país. Bélgica, país rico en carbones y minerales, se encontraba en condiciones muy favorables para convertirse en industrial, contando para ello con buenos puertos hermosos ríos navegables, abundantes canales y una población laboriosa, inteligente é industriosa.

El rey Leopoldo percibió bien claramente, que los ferrocarriles podrían contribuir de un modo eficaz al desenvolvimiento de la industria, poniendo la riqueza de las provincias al alcance de la nación entera. Por estas razones se declaró abiertamente partidario de la construcción de ferrocarriles del Estado, en toda Bélgica. Debido á su iniciativa, se proyectó un sistema de línea, que ponía en comunicación á Bruselas con las principales poblaciones y ciudades del reino, extendiéndose desde Ostende hacia el este, á la frontera prusiana, y de Amberes hacia el sur á la francesa.

El año 1835, Stephenson y su hijo, considerados como los mejores ingenieros ferroviarios de Inglaterra, fueron consultados por el rey, respecto al mejor modo de llevar á la práctica el proyecto. En el curso de aquel año visitaron Bélgica y celebraron varias conferencias interesantes con el rey Leopoldo

y sus ministros, respecto al asunto mencionado. En aquella ocasión Jorge fué nombrado caballero de la orden de Leopoldo. Invitado por el monarca, Stephenson visitó por segunda vez Bélgica, el año 1837, con motivo de la inauguración de la línea de Bruselas á Gante, en cuyas poblaciones se hicieron grandes fiestas y brillantes manifestaciones, asistiendo Stephenson y sus acompañantes al banquete que se dió en el Ayuntamiento de Gante, en el que tomaron parte los principales ministros, las autoridades municipales y unas quinientas personas de las más distinguidas de la ciudad, hallándose también presente el embajador inglés.

Después de beber á la salud del rey y de otras personas notables, se brindó por Stephenson, con cuyo motivo los comensales se pusieron de pie, entre un gran entusiasmo y nutridos aplausos, procurando llegar todos al lugar donde aquél se encontraba á fin de chocar la copa con él, cosa que le impresionó mucho. Al día siguiente Stephenson comió con los reyes, acompañando después á su majestad á un baile que daba la municipalidad de Bruselas en honor de la apertura de la línea hasta Gante, y de sus distinguidos huéspedes ingleses. Al penetrar en el salón, la pregunta general que todos entusiasmados se hacían, era: «¿quién es Stephenson?» Este no había imaginado nunca que pudiera llegar á ser objeto de tan alta consideración y curiosidad.

Habiendo terminado el ferrocarril de Londres á Birmingham en Septiembre del año 1838, después de cinco de trabajos, se abrió al público el gran sistema central de comunicación ferroviaria entre

Londres, Liverpool y Mánchester. Ya desde algunos meses antes, la línea había estado parcialmente en explotación, corriendo los trenes entre Denbigh Hall (cerca de Wolverton) y Rugby, por no haberse terminado aún las obras del túnel de Kilsby.

Por aquel entonces empezaban á generalizarse las críticas que hacían los viajeros, lamentándose de la lentitud con que marchaban los coches, comparados con los trenes, á pesar de que los primeros lo hacían á la velocidad de once millas por hora. Respecto á comodidad y capacidad de los trenes, la tracción animal resultaba igualmente vencida recordándose que en momentos determinados, como cuando se celebró la coronación de la reina, las dificultades con que se tropezaron para trasladarse de un punto á otro, fueron enormes, pagándose hasta 10 libras por un asiento en un vehículo tirado por borricos, que recorrió la distancia que media entre Rugby y Denbigh, cosa que no podría ocurrir ya más con la introducción de los ferrocarriles.

Casi en igual época se efectuaron otras numerosas inauguraciones de líneas, construídas por Jorge Stephenson. La línea de Birmingham á Derby se abrió al tráfico en Agosto de 1839; la de Sheffield y Rotherdan en Noviembre del mismo año; y en el curso del siguiente, las del central, de York y central del Norte, de Chester á Crewe, de Chester á Birkenhead, de Mánchester á Birmingham; de Mánchester á Leeds; y de Maryport á Carlisle. De este modo, en dos años, a los medios de transporte con que ya contaba el país, se sumaron 321 millas de ferrocarril (sin incluir el de Londres á Birming-

ham), construídas bajo la dirección de Stephenson á un coste que pasó de 11.000.000 de libras.

Generalmente, las ceremonias que acompañaban la inauguración de estas líneas, eran de carácter imponente. Las poblaciones interesadas convertían dichos días en festivos; las músicas tocaban, ondeaban las banderas, y grandes multitudes vitoreaban el paso de los trenes, saludado también en algunos sitios con fuegos artificiales.

Como es de rigor, tan fausto acontecimiento terminaba por lo general con un banquete, en el cual Stephenson solía insistir en su tema favorito: esto es, las dificultades que al principio se encontraron para hacer se aceptara el ferrocarril, reconociéndose la superioridad de la locomotora sobre la tracción animal.

En tales ocasiones, siempre se complacía en aludir á los servicios que le habían prestado, tanto á él como al público en general, los jóvenes que se habían educado bajo su cuidado, y que fueron primero sus discípulos y más tarde sus colaboradores. Jamás maestro alguno contó con más asiduos ayudantes y compañeros de trabajo. La mejor prueba de su admirable tacto y recto juicio, está en la exactitud con que elegía á los hombres más idóneos para desempeñar determinados cargos. De esto se colige que el poder realizar empresas importantes y llevar á la práctica grandes ideas, depende en gran parte del conocimiento intuitivo de los caracteres, que Stephenson poseía en tan alto grado.

En la comida dada en York el día de la apertura parcial de la línea de York á la Central del Norte,

dijo Stephenson que «podrían hacerse perfecto cargo de lo que sentía en aquel momento, cuando les dijera que al empezar á ocuparse de ferrocarriles, tenía el cabello negro, el cual se había vuelto gris, y que empezó su vida de trabajo, como un pobre bracero. Treinta años después se dedicó al estudio de la generación de grandes velocidades, por procedimientos mecánicos, problema que creía haber resuelto, habiendo podido ver los circunstancias aquel mismo día la perseverancia que había sido necesaria para llegar á semejante resultado, considerándose en tal ocasión muy feliz al tener la ocasión de manifestar su reconocimiento por la importante ayuda recibida en la última parte de su carrera, en particular de los jóvenes que habían recibido instrucción en sus talleres ; mostrando especial cuidado en favorecer y facilitar el desarrollo intelectual de aquellos que se hacían notar por sus aptitudes y capacidad ».

Su aserto no era de ningún modo exagerado, como lo demuestra plenamente la relación de muchos hechos que corroboran su afirmación. Jamás se mostró parco en prodigar elogios, ni en estimular á aquellos que lo necesitaban. Muchos fueron los jóvenes que en el curso de su carrera, llevó como si dijéramos, de la mano, haciéndoles ascender hasta los puestos más honoríficos y lucrativos, solo por haber notado su celo, diligencia é integridad. Un muchacho, que trabajaba como simple carpintero en la línea de Liverpool á Manchester, despertó su interés, y al cabo de algunos años fué reconocido como un ingeniero de distinción. Otro joven, que halló trabajando asiduamente

en sus horas libres, le admiró por su laboriosidad y lo tomó inmediatamente como secretario particular, lo que dió lugar á que más tarde alcanzara una elevada posición. En fin, nada le causaba tanto placer como tender la mano á todo joven de valor con quien tropezaba en su camino, á quien, según sus mismas palabras, ayudaba á «hacerse hombre ».

La apertura de las principales grandes líneas de comunicación ferroviaria, pronto demostraron lo ridículo de las numerosas y necias profecías lanzadas por los contrarios del ferrocarril. Por su parte, los propietarios de canales quedaron asombrados observando que, á pesar del inmenso tráfico por tierra, el suyo y sus ingresos aumentaban ; y que, al igual de otros intereses, participaban de la expansión industrial y comercial, que tan eficazmente había promovido la extensión del sistema ferroviario. Los ganaderos se mostraron igualmente admirados, al ver que el precio de los caballos aumentaba con la extensión de los ferrocarriles, y que el número de coches que corrían entre las nuevas estaciones de ferrocarriles y el interior de las poblaciones, ocupaba actualmente mayor número de caballos que los empleados antes por las diligencias.

Los que habían profetizado la decadencia de la metrópoli y la ruina de los horticultores, cuyos huertos se hallaban próximos á aquélla, á causa de la aproximación del ferrocarril á Londres, sufrieron una decepción, porque si bien es verdad que el nuevo medio de comunicación facilitaba la salida á los habitantes de la capital, hacía también lo propio con los que á ella iban del exterior : siendo

su acción tan centrípeta como centrífuga. Gracias al ferrocarril, miles de criaturas que hasta entonces jamás lo habían hecho, podían visitar la gran metrópoli con facilidad y economía en tanto que los londinenses, que nunca ó rara vez habían visitado los distritos rurales, podían con poco gasto de dinero y de tiempo, ir á contemplar los campos cubiertos de verdura y el despejado cielo lejos del humo y la niebla, que comúnmente envuelven la ciudad.

Si por acaso el horticultor de las inmediaciones, sufría en sus intereses algún quebranto, los furgones cargados de verdura neutralizaba el mal. En este caso, el perjuicio resultaba insignificante si se comparaba con la magnitud del bien y su carácter general. La alimentación de la metrópoli aumentó y mejoró en calidad rápidamente, en particular en lo que se refiere á las carnes y las verduras. Además se logró reducir considerablemente el precio del carbón, artículo que es tan indispensable para todas las clases, como el alimento mismo. Este hecho basta por sí solo para demostrar los beneficios que obtuvieron las clases menesterosas de la gran ciudad.

Las profecías de ruinas y desastres, anunciadas á los grandes propietarios territoriales y á los labradores, tampoco se vieron confirmadas con la apertura del ferrocarril. Las comunicaciones rurales, en vez de quedar destruídas, como se había predicho, fueron inmensamente mejoradas. Los labradores pudieron comprar más fácilmente y con más economía los productos que necesitaban, en tanto que en el ferrocarril hallaban un medio ventajoso de envíar los suyos al mercado. A pesar

de los anuncios en contrario, sus vacas siguieron dando leche como antes, los carneros continuaron pastando, y engordando, y hasta los caballos que se asombraban al principio al paso de los trenes, se acostumbraron a ellos poco á poco. El humo de las máquinas no nubló el sol, ni ardieron las granjas con el fuego lanzado por las locomotoras. Los agricultores no se vieron reducidos á la miseria, por el contrario, comprendieron muy pronto que, lejos de tener nada que temer de la extensión del ferrocarril, sólo beneficios debían aguardar del nuevo medio de transporte.

Los terratenientes comprendieron también que podían obtener más elevada renta de las fincas que se hallaban próximas á la línea férrea, que de las que se encontraban distantes de ella. De ahí que todos clamaran por tener próxima alguna estación ó parada, haciéndose cargo de los perjuicios que lo contrario producía. Una vez abierta una línea no había ningún propietario que se hallara dispuesto á permitir se modificara el trazado, alejándolo de sus terrenos. Los mismos dueños que habían hecho la oposición ante el Parlamento, obligando á los promotores á que modificaran el trazado, á fin de que la línea no pasara por sus dominios, dando con esto lugar á que se perforaran túneles, y se hicieran gastos de consideración, pedían ramales y estaciones más próximas a sus dominios. En cambio, los que tenían propiedades cerca de las poblaciones y habían sido indemnizados considerablemente por los supuestos perjuicios que habían de sobrevenirles, vieron que, por el contrario, el valor de sus fincas aumentaba en pro-

porción tanto mayor, cuanto menor era la distancia que las separaba de las estaciones. La predicción de que, aunque se hicieran ferrocarriles el público no haría uso de ellos, fué completamente desmentida por los resultados. Hasta entonces, el modo ordinario de viajar con rapidez, había sido para la clase media las sillas de postas y las diligencias. Los que no contaban con recursos para pagar los altos precios que se exigían por semejantes medios de transporte, iban en carros, y las clases desheredadas recorrían el camino á pie. Se decía que Jorge Stephenson había afirmado que esperaba ver el día en que sería *más barato para un pobre viajar por ferrocarril que hacerlo á pie*. No pasaron muchos años sin que se cumplieran sus pronósticos. En ningún país del mundo vale el tiempo más dinero que en Inglaterra; y al economizar éste — lo que equivale á la distancia — el ferrocarril resultó un bien inmenso para los hombres laboriosos de todas las clases sociales.

Como es natural, los tradicionalistas deploraron la desaparición de la antigua diligencia, pues terminaba la deliciosa y pintoresca variedad de incidentes, que por lo común acompañaban á todo viaje hecho por carretera. La rápida ascensión de una suave pendiente á través de hermosas campiñas contempladas desde el interior de una silla de postas tirada por cuatro caballos, y la contemplación de risueñas aldeas y antiguas y hermosas poblaciones, donde los carruajes se detenían para cambiar de tiro y permitir que comieran los pasajeros, tenía indudablemente sus encantos; así es que muchos lamentaron que tan antiguo y

agradable modo de viajar se hallara á punto de desaparecer.

Pero esto tenía también su parte contraria: todo el que recuerde el viaje por diligencia de Londres á Manchester ó York, traerá seguramente á la memoria sensaciones que nada tuvieron de agradables. El ir zarandeado en lo alto del coche durante veinte horas, expuesto á las inclemencias del tiempo, procurando en vano acomodarse en su asiento, de cara al viento, á la lluvia ó al sol, ó la espalda vuelta á los elementos, sin contar con el menor abrigo parecido al que ofrecen hoy día los trenes de á penike la milla, era árdua empresa, mirada con horror por muchos de los que, á causa de sus negocios, tenían que viajar con frecuencia entre las provincias y la capital.

No corrían mejor suerte los que iban en el interior de los carruajes. El ir estrechamente empaquetado en un vehículo pequeño é incómodo, donde no es posible reclinarse, extender las piernas ni cambiar de postura, durante varias horas, constituía un verdadero tormento. Añádase a esto las demandas que con tanta frecuencia hacían los conductores en las paradas y otros abusos cometidos por los posaderos y venteros, todo lo cual quitaba á este sistema de viajar muchos de sus encantos, haciendo que el público, en general, deseara cambiarlo por otro más ventajoso.

La avidez con que las gentes procuraron aprovecharse del nuevo medio de transporte, era la mejor prueba de la superioridad de éste sobre al anterior. No obstante haberse reducido el precio del pasaje en diligencia á una tercera parte en muchas carre-

teras, el público siguió dando la preferencia á la vía férrea.

Así ahorra tiempo, y dinero también, si se calculaba uno y otro gasto. En cuanto á comodidad, era indudable que la ofrecida por el tren era infinitamente superior á la otra. De todos modos quedaba pendiente aún la cuestión de seguridad, de la que tanto partido habían tratado de sacar los primeros adversarios de los trenes y á la que tanta importancia dieron los dueños de carruajes, con objeto de alejar al público del camino de hierro. Se había predicho que trenes enteros de pasaje serían lanzados al espacio y hechos trizas y que sólo los necios arriesgarían su vida, poniéndola á merced de una máquina tan explosiva como la locomotora. No obstante tan fatídicos vaticinios, la lección que de los hechos se desprendía era muy diferente. Según la que dió la estadística durante los primeros ocho años, no bajaron de 5.000.000 de pasajeros los que condujo el ferrocarril de Liverpool á Manchester, y de este gran número sólo dos perdieron la vida accidentalmente. Durante el mismo período, las víctimas causadas por los vuelcos de las diligencias fueron inmensamente mayores en proporción. Así pues el público, reconoció rápidamente que el viajar por ferrocarril era menos arriesgado que hacerlo por las carreteras, lo que dió lugar á que los postillones tuvieran que retirarse por falta de apoyo.

El mismo Jorge Stephenson se vió seriamente en peligro en uno de esos accidentes, tan comunes hace cincuenta años, y que en la actualidad ocurren rara vez. Durante la construcción de la línea de

Birmingham tuvo necesidad de ir de Ashby-de-la-Zouch, á Londres, en carruaje. Iba en el interior con otros varios pasajeros siendo bastantes los que se habían acomodado fuera. Cuando estaban á menos de diez millas de Dunstable, notó, por el modo de girar las ruedas, que una de ellas había perdido el perno que la sujetaba al eje, lo que iba á dar lugar á que volcara el carruaje. En vista de ella procuró afianzarse bien en su asiento, á fin de librarse de las sacudidas, cualquiera que fuera el lado de que cayera el coche; cosa que á poco sucedió, volcando el vehículo, entre los gritos de los pasajeros y la rotura de los cristales. Pero como Stephenson estaba prevenido, pronto se levantó y abriendo una ventana salió por ella al camino.

El cochero y parte del pasaje habían rodado por el suelo unos, atolondrados, y otros heridos, en tanto que el ganado se enredaba pateando entre los arneses. Entonces Stephenson sacó un cuchillo de bolsillo, cortó los tirantes para dejar libres á los caballos, y en seguida fué á prestar auxilio á sus compañeros de viaje, quienes, el que más y el que menos había sufrido alguna cosa. El conductor recibió contusiones y heridas de importancia y el mayoral tenía un brazo roto. Un lamento que partía del interior del carruaje, le hizo encaminar hacía el. Las voces procedían de una señora de edad, á quien había observado momentos antes del percance, adornada con un enorme sombrero de los que estaban de moda en aquel tiempo.

Stephenson abrió la puerta del vehículo y la sacó inmediatamente al exterior, mostrándose agradablemente sorprendido al informarse que lo que moti-



vaba la queja no era el daño causado á la persona, sino los descalabros sufridos por el emperifollado sombrero. Después de prestar los auxilios se trasladó al lugar más próximo, no continuando su viaje sin dejar á los lesionados debidamente atendidos.

No obstante pasó algún tiempo antes de que las clases privilegiadas, que deseaban servirse de trenes lujosos, se reconciliaran con el ferrocarril. El nuevo sistema ponía término á la gradación de categoría en el modo de viajar, que era una de las pocas cosas que aún quedaban, gracias a las cuales, el aristócrata podía distinguirse del simple comerciante. Sin embargo, á los hijos de la nobleza, que no eran primogénitos, no les desagradó la conveniencia y baratura de la vía férrea. Uno de estos segundones, cuyo hermano mayor acababa de heredar un condado, dijo á un director de caminos de hierro: « me gusta este sistema, por ser muy apropiado para los jóvenes que, como yo, no cuentan con muchos recursos, pues, como sabéis, nosotros no podemos permitirnos el lujo de una silla de postas, y era mortificante para mí, cuando iba dando tumbos en lo alto de una diligencia, ver al condesito tirado por sus cuatro caballos, saludarme desde el carruaje. Esto, gracias al ferrocarril ya no sucederá más. Verdad es que él podrá ir en primera, en tanto que yo, solo podré viajar en segunda, *« pero todos caminaremos al mismo paso »*.

Debido a su mentalidad conservadora, al principio, muchas de las antiguas familias, enviaban la servidumbre y el equipaje por la vía férrea, condenándose á recorrer la antigua carretera en el vetusto carruaje de familia, tirado por caballos

de postas. Pero esto desapareció pronto y la mayor comodidad que á todos ofrecía el ferrocarril, se impuso al fin, hasta á los más recalcitrantes. Aquel modo de viajar se hizo anticuado; era difícil encontrar buenos caballos de postas ni siquiera en las principales carreteras; y nobles y sirvientes, industriales y campesinos, todos igualmente, participaban de la comodidad, conveniencia y rapidez que ofrecía el viajar en ferrocarril. El difunto doctor Arnold, de Rugby, consideraba la apertura de la línea de Londres á Birmingham, como otro gran paso dado en el camino de la civilización. « Me alegra verlo — decía, al contemplar desde uno de los puentes que cruzaban sobre la vía, al tren que se aproximaba, y pasando bajo sus pies se alejaba rápidamente — me encanta el admirarlo y pensar que el feudalismo ha desaparecido para siempre; esto es verdaderamente un bien de una importancia extraordinaria. »

Pasó mucho tiempo antes de que el duque de Wellington volviera á dejarse llevar por una locomotora. El fatal accidente ocurrido á su amigo y ante sus ojos, le predispuso naturalmente contra el sistema ferroviario; así es que no volvió a subir á un tren hasta el año 1843, que hizo su primer viaje en el ferrocarril del Sudoeste, acompañando á su majestad. El príncipe Alberto ya hacía algún tiempo que viajaba de este modo, cuando la reina, en 1842, empezó también á servirse de él en sus viajes entre Windsor y Londres.

Hasta el mismo coronel Sibthorpe, tuvo al fin que reconocer su utilidad. El intransigente personaje durante algún tiempo siguió usando la silla de

posta ; pero más tarde cedió, no usando ésta sino en los trayectos cortos y recurriendo á aquél para los largos, hasta que por último, perdido ya todo reparo, no tuvo inconveniente en recurrir á los trenes expresos y hacer todos los viajes en lo que había calificado en otro tiempo de « ferrocarril infernal ».

## CAPÍTULO XVI

**Minas de carbón de Jorge Stephenson. — Su aparición ante los Institutos mecánicos. — Rapidez de la marcha de los trenes. — Sistema atmosférico. — Manía ferroviaria. — Visitas á Bélgica y España.**

Mientras Jorge Stephenson estaba ocupado en continuar las obras del ferrocarril central, en las inmediaciones de Chesterfield, fueron atravesados varios filones de hulla en el túnel de Claycross. Esto le sugirió la idea de que si se abría allí una mina, el ferrocarril proporcionaría el medio de encontrarle fácil salida en los condados centrales y hasta en la misma capital.

En época en que todos consideraban poco menos que imposible que se pudiera transportar el carbón desde los condados centrales á Londres y venderse á un precio que le permitiera competir con el extraído á la orilla del mar, Stephenson expresó la convicción profunda de que se aproximaban a paso de gigante los tiempos en que el mercado de Londres sería regularmente provisto de carbón, conducido por ferrocarriles desde los referidos condados, pues segun él, una de las mayores ventajas de la vía férrea, era la de poder llevar el hierro y el car-