

CAPÍTULO IX

El proyecto de ferrocarril de Liverpool
a Mánchester.

Mientras los propietarios de las cuencas carboníferas del distrito de Bishop Auckland tomaban disposiciones para poner en relación sus minas con el mar, por medio de una vía férrea, los comerciantes de Liverpool y Mánchester procuraban investigar si se encontraría un medio más eficaz de comunicación que aproximara á estos dos grandes centros del comercio y la industria, más de lo que lo estaban entonces.

Entre ambas ciudades existían canales y carreteras, pero los dos medios de comunicación resultaban insuficientes y dispendiosos, especialmente en lo que se refería á cargas de gran peso. La extensión de la carretera era de treinta y seis millas; la del canal del duque de Bridgewater de cincuenta; la navegación por el Mersey á Irwuel, de cincuenta también y la del canal de Leedes y Liverpool de cincuenta y seis.

Todas se hallaban abarrotadas por el tráfico. Los caminos eran malos, los impuestos crecidos y el arrastre costoso. El viaje en coche era de cinco á seis horas, y en carros de un día aproximadamente. De todos modos, los géneros pesados rara vez se

enviaban por la carretera: este tráfico lo monopolizaban casi por completo los canales, cuyas compañías, hallándose en estrecha inteligencia, se despachaban á su gusto. Si el comerciante se quejaba del servicio, se le respondía que lo hiciera él mejor: si se lamentaba de lo elevado de los fletes, se le contestaba que á no pagarlos sin demora, se quedarían sus géneros en tierra.

Gracias al convenio, las compañías de canales se hallaban en situación de poder imponerse, cosa que extremaron de tal modo, que concluyeron por disgustar igualmente á los que enviaban los géneros y á los que los recibían; así es que tanto Liverpool como Mánchester estaban indignadas contra ellas. Además del elevado precio del transporte, las frecuentes interrupciones que en ellos se sucedían, agravaban la situación: unas veces se helaban; otras, la falta de agua era el motivo de la incomunicación, y otras, por último, se veían tan agobiados por la aglomeración del tráfico, que los géneros pasaban en los embarcaderos semanas enteras. El escándalo era tan grande que en algunas estaciones se tardaba más tiempo en llevar el algodón desde Liverpool á Mánchester por canal, que el empleado en traerlo de New-York á la primera de dichas poblaciones atravesando el Atlántico.

¿ No habría medio de remediar tan grandes y reconocidos males? ¿ Habría de estar el comercio atado siempre de pies y manos á merced de los propietarios de dichas empresas? Los intereses que se ventilaban en las dos ciudades referidas, eran muy grandes. Los comerciantes de Liverpool necesitaban nuevas facilidades para envían las

primeras materias al interior y los fabricantes de Mánchester para envíar el producto manufacturado á dicho puerto mercantil. Vastas poblaciones habían ido desarrollándose en el Sur del condado de Lancaster, para las que era de vital importancia que la comunicación con el mar fuese regular, constante y económica.

Todas estas consideraciones hacía tiempo que hacían pensar en medios más adecuados de comunicación entre el interior y la costa, siendo el que obtuvo más favorable acogida el relativo a la construcción de un tranvía. Los primeros que lanzaron la idea fueron los comerciantes de granos de Liverpool, que conocían por experiencia los grandes perjuicios que resultaban del monopolio del canal. Jose Sandard era uno de los más ardientes partidarios del tranvía, el cual tomó un considerable interés en conocer los resultados del funcionamiento de las líneas carboníferas del Norte, tanto en lo que respecta á la tracción animal, como á la mecánica, convenciéndose de que cualquiera de ellas que se adoptara entre Liverpool y Mánchester, respondería al objeto deseado. Se ocupó del asunto en la prensa local, consiguiendo en el curso del año 1821, formar en Liverpool un comité destinado á estudiarlo y si se encontraba practicable, constituir una compañía con objeto de construir un tranvía entre ambas poblaciones.

Cuando el proyecto solo estaba en embrión, llegó a conocimiento del señor Guillermo James, residente entonces en West Bronwich, entusiasta partidario de tranvías y ferrocarriles. James en calidad de ingeniero agrónomo, al mismo tiempo

que interesado en las minas de carbón, y a se había ocupado en la construcción de muchas líneas férreas particulares, proyectando y dirigiendo importantes obras de canalización y otras de índole parecida, lo que hacía de él uno de los hombres más emprendedores y activos de su tiempo. Desgraciadamente una serie de especulaciones desgraciadas en minas, comprometió su fortuna, lo cual le obligó a recurrir de nuevo á su carrera; hallándose ocupado cerca de Liverpool en asuntos de su profesión, cuando llegó á su oído la proyectada idea del tranvía entre esta población y Mánchester. James se presentó en el acto al iniciador del pensamiento ofreciéndose para hacer el trazado.

Tenemos entendido que al principio propuso realizarlo por su cuenta, á lo que el señor Sandars, como es natural, no había de oponerse; pero como los escasos medios con que contaba no le permitían llevarlo á cabo de un modo eficaz, aquél y sus amigos convinieron en abonarle trescientas libras por dicho trabajo, ó sea á razón de 10 por milla. La primera entrevista que tuvo lugar entre ambos, fué al principio de Julio de 1821, en la que se convino que James fuera á reconocer el terreno y diera después su opinión respecto á la practicabilidad del proyecto.

Hecho el reconocimiento empezó á efectuarse un trazado provisional, que tropezó con grandes dificultades por estar los habitantes del distrito muy prevenidos en contra de semejante idea. En algunos sitios llegaron á encontrar hasta verdaderas violencias. En Santa Elena, uno de los hombres encargados de la cadena, cayó en poder de un grupo

de mineros, que le amenazaron con arrojarlo al fondo de un pozo. Los mineros andaban por el pueblo en medio de una algazara general. Una multitud de hombres, mujeres y niños acometían á los agrimensores, tan pronto como éstos aparecían, injuriándolos y tirándoles piedras. Un día, uno de los ayudantes, al pasar una cerca, se vió agredido por un trabajador, y viendo que otros acudían también dispuestos á atacarle, se vió obligado á huir. Pero aquel instrumento de misterioso aspecto — el teodolito — fué lo que más excitó el furor de los indígenas, quienes concentraron en la persona que lo llevaba toda la fuerza de su execración. En vista de ello se escogió un hombre robusto y notable por su entereza, encargándole del instrumento, á fin de que pudiera defenderlo en caso de ser atacado. Sin embargo, un día, un minero de Santa Elena, que cobraba allí el barato, se dirigió al que llevaba el teodolito, dispuesto á arrebatárselo á la fuerza. Sobrevino la lucha; el minero llevó su merecido; pero los naturales arrojaron una lluvia de piedras sobre el agrimensor y sus acompañantes, y el teodolito quedó hecho pedazos.

Debido a este y otros contratiempos, el trazado no pudo completarse con oportunidad para que se pudieran presentar los planos necesarios, y el asunto no pudo discutirse en el Parlamento en aquella legislatura. Entretanto, James se trasladó á Killingworth con objeto de ver funcionar las locomotoras de Stephenson. Este se hallaba ausente en aquella ocasión; pero James consiguió lo que deseaba, quedando muy bien impresionado con lo que pudo ver.

Se hizo cargo inmediatamente del magnífico porvenir que estaba reservado á la locomotora: « He aquí — dijo — una máquina que no tardará mucho en efectuar una completa revolución en la sociedad. » Volviendo después á Moreton-in-the-Marsh, escribió desde allí al señor Losh, (partícipe con Stephenson en la patente), expresando su admiración por la máquina de Killingworth: « Es la maravilla más grande del siglo — decía — y creo firmemente será la precursora de cambios importantísimos en las comunicaciones interiores del reino. » Poco tiempo después, el mismo señor, acompañado de sus dos hijos, hizo otro viaje á Killingworth, donde encontró á Losh y Stephenson. Los visitantes fueron al punto conducidos al lugar en que funcionaba una máquina, invitándoseles á que montaran en ella. Sin embargo el aspecto raro y extraordinario de la máquina, que se aproximaba bufando, alarmó á los jóvenes, que manifestaron el temor de que pudiera estallar, costando gran trabajo hacer que desecharan sus recelos.

La máquina continuó haciendo su trabajo diario, arrastrando un largo tren de vagones cargados de carbón, á la velocidad de seis millas por hora, con aparente facilidad, lo que hizo expresar al señor James su viva satisfacción, declarando a Losh que, a su juicio, Stephenson « era el mayor genio práctico del siglo » y que « si sacaba de la máquina todo el partido que de ella debía esperarse, alcanzaría en el mundo una fama igual á la de Watt. » Dicho señor informó á ambos del encargo que había recibido para hacer el trazado del proyectado tranvía entre Liverpool y Mánches-

ter, declarando categóricamente que en adelante se mostraría partidario de la construcción de un ferrocarril en el que figurase la locomotora, en lugar del tranvía primitivamente proyectado.

Como es de suponer, Stephenson y Losh, deseaban, inclinar la voluntad de James en favor de su locomotora, cuya patente hasta entonces había dado escasos resultados. Ambos creían que James con su influencia en los centros autorizados, podría conseguir que la adoptaran, y con tal fin propusieron darle un interés en la patente.

Puestos de acuerdo, hicieron un convenio, por el cual se le asignaba una cuarta parte de las utilidades, que pudiera proporcionar el uso de la mencionada locomotora en cualquier ferrocarril construído al Sur de una línea trazada á través de Inglaterra, de Liverpool á Hull.

El convenio, sin embargo, no llegó á dar resultados prácticos pues si bien James procuró introducir la máquina en el ferrocarril de Moreton-on-Marsh, el ingeniero de la línea se opuso y el intento fracasó. Intentó luego que se mandara una locomotora para probarla, en el tranvía de Merstham ; pero á pesar de lo interesado que estaba Stephenson en darla á conocer, no dejaba de precaverse contra todo lo que pudiera desacreditar la máquina ; y como el referido tranvía estaba compuesto de planchas de hierro fundido incapaces de soportar el peso de la locomotora, no aceptó la invitación.

Encontrándose muy imperfecto el primer trazado de la línea de Liverpool a Mánchester, al año siguiente se hizo otro más completo. Roberto Stephenson, aunque sólo contaba entonces diez y

nueve, años, había obtenido ya cierto conocimiento práctico como agrimensor, y como estuvo ocupado en los trabajos preliminares del trazado del ferrocarril de Stockton á Darlington el año anterior, fué enviado á Liverpool por su padre, para que ayudara en lo posible a James.

Roberto se hallaba en compañía de James cuando éste trataba de trazar la línea á través del pantano de Chat. La empresa no sólo era difícil, sino peligrosa, porque en aquellos días el terreno estaba muy húmedo y sólo las orillas eran abordables. James, que era un hombre fornido y de peso, al buscar una vez un punto de apoyo para el teodolito, se hundió en el barro, sintiendo que le faltaba el terreno bajo sus pies, lo que hizo se arrojara inmediatamente al suelo, dando vueltas sobre sí mismo hasta volver á encontrar de nuevo tierra firme, completamente cubierto de fango. Otros intentos encaminados á penetrar en el pantano fueron abandonados por la misma causa es decir por la falta de una base firme donde poder colocar el teodolito.

A medida que el trazado avanzaba, su autor encontraba una multitud de contrarios que surgían de todas partes ; se lograba conquistar a algunos por medio de concesiones ; pero á otros era imposible hacerlos llegar á un acuerdo. Entre estos últimos se encontraban los lores Derby y Wilton, el señor Bradshaw y la familia Straford. La proyectada línea pasaba por sus tierras y considerando esto como una incomodidad que no venía acompañada de compensación de ninguna clase, determinaron hacerle una oposición tenaz. Sus agentes arrojaron á los agrimensores de las fincas ; los labradores