

colocaban hombres con horquillas en las puertas de las granjas para impedirles el acceso y la operación continuaba realizándose con gran dificultad. El ingeniero pensaba que evitaría el entrar en el estado de Knowsley, propiedad de lord Derby, pero como había recibido instrucciones de los señores Ewart y Gladstone de trazar la línea de modo que pudiera extenderse á los diques, halló poco menos que imposible el conciliar tendencias tan encontradas. Los únicos grandes propietarios territoriales que prestaron su apoyo al proyecto fueron los señores Legh y Wyrley Birch, quienes, no sólo se suscribieron por algunas acciones, sino que además, asistieron á varios mitings y hablaron en favor del pensamiento. Así empezó poco á poco á removerse la opinión, y las compañías de canales comenzaron al fin á alarmarse, temiendo por sus intereses.

« En Mánchester — escribía James á Sandars — el asunto es objeto de todas las conversaciones, y es tan curioso como divertido el escuchar los comentarios. Las compañías del canal (que marcha hacia el Sur) no desconocen el peligro que les amenaza. Soy el blanco de sus iras y persecuciones; estoy seguro de que me inmolarian si estuviera en su mano: pero en último caso, dispuesto estoy á morir, como Sansón, derribando las columnas y pereciendo con los filisteos. Tened por seguro que no perderé un momento ni apartaré mi atención un solo día de este proyecto que aumenta en importancia cada hora, y cuyo éxito final parece á cada instante más asegurado. »

El señor James era un hombre lleno de ardimiento y entusiasmo, especialmente en lo que á

ferrocarriles y locomotoras se refiere. Coincidiendo con Tomás Gray, cuyo libro apareció entonces, creía que las vías férreas llegarían á ser las grandes carreteras de la civilización. El carácter emprendedor de este hombre extraordinario, se da á conocer en el siguiente pasaje, tomado de una de sus cartas, escritas á Sandars desde Londres :

« Todos los amigos parlamentarios que he visto — y tengo muchos en ambas Cámaras, — elogian nuestro plan y sienten un vivo interés en que las máquinas se introduzcan en el Sur. Estoy en negociaciones respecto al ferrocarril de Wandsworth. Se puede hacer una gran fortuna comprando las acciones é introduciendo en él la locomotora. Estoy seguro que de este modo se triplicaría el capital en dos años; pero no creo oportuno dar aquí publicidad á esta opinión, pues prefiero que nuestros amigos de Liverpool realicen el negocio. He comprado algunas acciones, no pudiendo disponer de mi capital, embargado en negocios improductivos y de difícil liquidación ».

A medida que avanzaba el trazado de la línea de Liverpool y Mánchester, los recursos de James iban disminuyendo, hasta que al fin se vió obligado á acudir á Sandars y sus amigos, para obtener de cuando en cuando, nuevos anticipos. También se veía obligado á ocuparse, como ingeniero agrónomo, de trabajos de esa misma índole, que debían realizarse en otros puntos del país.

En tales casos se veía en la necesidad de confiar á sus ayudantes la continuación de la obra: de este modo su ejecución resultó imperfecta, y cuando

llegó el momento de trazar los planos, se encontró que aquélla era completamente deficiente.

Las dificultades económicas de James habían llegado también á su máximo. « El trazado y los planos — escribía al señor Sandars — me parece que no quedarán terminados hasta fin de la semana: con poca salud, cansancio mental y un malestar indescriptible, temo que sucumbiré si continúo así por más tiempo; además he descuidado tanto el asunto pendiente en la Cancillería, de que os he hablado, que de no responder inmediatamente, me sobrevendrán graves perjuicios ».

La situación en vez de mejorar empeoró por desgracia y no pudiendo desembarazarse de sus compromisos, el infatigable propagandista del ferrocarril fué á dar con sus huesos en la cárcel. En ella escribió un folleto haciendo resaltar las ventajas de una línea de comunicación terrestre directa, entre Londres, Brighton y Portsmouth, formada por un ferrocarril. Mientras tanto, el proyectado entre Liverpool y Mánchester, aunque parecía casi desechado por completo, en realidad solo estaba dormido. Cuando sus promovedores vieron que ya no era posible seguir contando con los servicios de James, resolvieron acudir á otro ingeniero.

En aquel entonces Sandars había visitado ya á Jorge Stephenson en Killingworth, y, como todos los que habían estado al alcance de su influencia personal, desde el primer momento quedó favorablemente impresionado. La energía que había manifestado en la ejecución de las obras del ferrocarril de Stockton á Darlington, próximas entonces á su terminación, así como la prontitud con que

hacía frente á las dificultades y su eficaz manera de vencerlas, unido al entusiasmo que mostraba en todo lo referente á ferrocarril y locomoción ferroviaria, convencieronle de que Stephenson era la persona más á propósito para dar impulso á la empresa, sacándola del atolladero en que se encontraba. Al regresar á Liverpool comunicó esta opinión á la junta directiva de la sociedad y ésta la aprobó, nombrándose por unanimidad á Jorge Stephenson, ingeniero del ferrocarril en proyecto. El 25 de Mayo de 1824, el señor Sandars escribía á James lo que sigue:

« Creo mi deber informaros de que la compañía ha tomado á su servicio á vuestro amigo Jorge Stephenson, á quien esperamos aquí de un día á otro. La lista de suscripción de 300.000 libras está cubierta y los accionistas de Mánchester han depositado en nosotros toda su confianza. Mucho lamenta que por una ú otra causa hayáis dejado de merecer la confianza de los suscriptores, cosa que no ha estado en mi mano evitar. Temo, pues, que sólo os corresponderá la gloria de haber estado en relación con los principios de esta obra ».

Por lo dicho se comprenderá fácilmente que Sandars, trabajando con una perseverancia incansable, había conseguido atraer poco á poco, á favor del proyecto, un número importante de comerciantes é industriales influyentes, tanto de Liverpool como de Mánchester. A principios del año 1824 publicó un folleto en el que llamaba la atención sobre los grandes perjuicios ocasionados á todos en general por las irregularidades á que estaba sujeto el transporte de mercancías; y en el mismo año

publicó también un manifiesto firmado por más de 150 de los primeros comerciantes de Liverpool, en el que se hacía constar su opinión de que « no respondiendo los actuales medios de transporte á las necesidades del comercio, era necesario acudir á otros que estuvieran á la altura de las circunstancias, para realizarlo con seriedad, eficacia y economía ».

Así las cosas, se celebró una asamblea general para considerar cuál sería el mejor plan que debiera adoptarse. La opinión general fué favorable al ferrocarril. Al efecto, se nombró una comisión encargada de tomar las medidas correspondientes; pero, como si se encontrara recelosa de ponerse frente á frente de los *intereses creados*, empezó por dirigirse primero al señor Bradshaw, director del canal del duque de Bridgewater, con la esperanza de conseguir que aumentara los medios de transporte, reduciendo al mismo tiempo los precios. Esta pretensión encontró una rotunda negativa. Dicho señor, no sólo estaba dispuesto á no hacer nada de eso, sino que ni siquiera quería oír hablar del ferrocarril, cuya idea estaba decidido a combatir con todas sus fuerzas. Los propietarios del canal, confiados en su pretendida seguridad, ridiculizaban el proyecto referido como una quimera. Se había hablado de él durante años enteros sin resultado alguno, y de esperar era que lo mismo seguiría ocurriendo.

Con objeto de formar una opinión más exacta respecto á la practicabilidad de la vía férrea, una comisión de personas interesadas en el proyecto, se trasladó á Killingworth para inspeccionar las máquinas que durante tanto tiempo estaban

empleando. Al primer punto donde llegaron, fué á Darlington, donde encontraron las obras de la línea de Stockton, muy adelantadas, aunque no terminadas todavía: de allí fueron á Killingworth con Jorge Stephenson, donde vieron funcionar sus locomotoras. El resultado de la visita fué tan satisfactorio, que al volver la comisión á Liverpool, se determinó formar una compañía de propietarios para la construcción de una doble línea férrea entre Liverpool y Mánchester.

Los primeros que lanzaron la idea, eran, en gran parte, hombres de alta posición y gran influencia en sus respectivas localidades, teniendo por presidente á Carlos Lawrence y á Lister Ellis, Roberto Gladstone, Juan Moss y José Sandars, encargados de la vicepresidencia; figurando entre los demás miembros del Comité Roberto Benson, Jaime Cropper, Juan Ewart, Wellwood Maxwell y Guillermo Rathbone, de Liverpool; y los hermanos Birley, Pedro Ewart, Guillermo Garnett, Juan Kennedy y Guillermo Potter, de Mánchester.

También figuraba en dicha corporación otra persona importante: nos referimos á Enrique Booth, entonces comerciante de granos en Liverpool y más tarde secretario y director del ferrocarril de Liverpool a Mánchester. Booth era un hombre dotado de admirables aptitudes mercantiles; sagaz y previsor, sobrio de palabra y amante de los procedimientos prácticos. Poseía además gran cultura y bastantes conocimientos mecánicos, que más tarde fueron de mucha utilidad para el interés ferroviario. A Booth se debe precisamente la indicación primera de la caldera multitubular, en la

forma en que desde entonces ha venido empleándose en todas las líneas férreas y el tornillo de acoplar, así como otros instrumentos mecánicos que después se han hecho de uso corriente.

El primer prospecto publicado en Octubre del año 1824 daba á conocer en lenguaje claro y vigoroso el objeto de la compañía, la urgente necesidad que se sentía de aumentar los medios de comunicación entre Liverpool y Mánchester, y las ventajas que ofrecía el ferrocarril, cuya superioridad sobre todos los demás medios de transporte, resultaba evidente. Se demostraba plenamente que los dueños de las vías acuáticas, no sólo explotaban al público de un modo escandaloso, sino que se hallaban completamente incapacitados para responder á las necesidades del tráfico. Contra la continuación indefinida ó repetición de semejantes males, — decía el manifiesto — no le queda al público más que una salvación : « lo que se necesita es que haya competencia, y la prueba de esta afirmación puede deducirse del hecho de que las acciones del muelle antiguo de navegación, cuyo precio de emisión fué de setenta libras, han sido vendidas a mil doscientas cincuenta cada una ». Mencionábanse también las ventajas del ferrocarril sobre los canales para el transporte de carbón, afirmándose que los gastos se reducirían de modo considerable.

« En el estado actual de desarrollo en que se hallan las empresas industriales y mercantiles (continuaba diciendo el referido documento), la rapidez es tan esencial como la economía. Con frecuencia se traen mercancías del otro lado del Atlántico, como, por ejemplo, de New-York, á

Liverpool, en veintiún días, en tanto que, debido á las varias causas de demora anteriormente enumeradas, los géneros, en algunas ocasiones, han tardado mucho más en el viaje de Liverpool á Mánchester. Este estado no debe ser perpetuo : el adelanto de la ciencia mecánica lo hace innecesario, y el buen sentido de la colectividad lo convertirá en imposible.

« Pero que nadie imagine, sin embargo, que si Inglaterra se retrasara, los demás países se detendrían igualmente en el camino del progreso. Ya se han pedido por cuenta del emperador de Rusia modelos de la máquina locomotora ; y otro de los Gobiernos continentales se ha dado cuenta de la importancia del proyecto para facilitar el tráfico terrestre, que actualmente se halla sometido á discusión ante el público británico. En los Estados Unidos de América se reconoce también la importancia de los resultados que podrían obtenerse con la introducción del camino de hierro. Una persona recién llegada de aquel país á Liverpool, trae como principal objeto de su viaje el reunir la necesaria información, á fin de que permita establecer allí un ferrocarril que ponga en relación los grandes ríos Potomac y Ohío ».

Por lo transcrito se observará que el principal, por no decir el único propósito á que aspiraban los iniciadores del proyecto, era el de mejorar el transporte de mercancías y carbones, no habiéndose apenas pensado en la cuestión de conducir pasajeros. El único párrafo que en el documento referido se hablaba del particular, decía así : « Además, como medio económico y expeditivo de trans-