

portar pasaje, el ferrocarril cuenta con grandes medios de realizarlo, cuya magnitud é importancia no es fácil de momento determinar». El presupuesto total para la construcción de la línea, se calculó en cuatrocientas mil libras; cantidad que más tarde se vió era insuficiente. La opinión había reaccionado, pues la lista de suscripción, una vez abierta, se llenó sin dificultad.

Mientras el proyecto seguía siendo tema de viva discusión, sus iniciadores, deseosos de desvanecer las dudas que aún existían respecto al empleo de los motores de vapor en el proyectado ferrocarril, mandaron una segunda comisión para observar una vez más el trabajo de las máquinas de Stephenson. Parece que los cautos promovedores de la empresa, no quedaron del todo satisfechos, por lo que otros varios miembros del comité, acompañados de ingenieros prácticos fueron allí por tercera vez en Enero de 1825, con objeto de ser testigos presenciales de lo que los carruajes de vapor eran capaces de realizar sobre el riel.

Entonces pudieron contemplar un tren compuesto de locomotora y vagones cargados, que en junto pesaban cincuenta y cuatro toneladas, viajar á la velocidad media de siete millas por hora, siendo la máxima de nueve y media. Pero cuando se la enganchó á un solo vagón, en el que iban veinte personas, de las cuales cinco eran ingenieros, la velocidad de la marcha se elevó á diez ó doce millas por hora.

Entretanto se continuaba el trazado que se iba realizando afrontando toda clase de dificultades, ofrecidas por los propietarios del terreno dis-

puestos á cerrarle el paso á toda costa. Las preocupaciones de labradores y agricultores subieron de punto cuando se pretendió que el trabajo continuara, lo que hizo éste difícil y enojoso.

En Knowley, Stephenson y sus ayudantes fueron arrojados fuera del terreno por los guardas, amenazándolos con decírsele de otro modo mas persuasivo si los volvían á encontrar allí. Los colonos de lord Derby encomendaron á sus trabajadores que vigilaran á los agrimensores, impidiendo, por todos los medios posibles, que entraran en sus tierras. Stephenson apareció allí repentina é inesperadamente, acompañado de un número mayor de hombres del que los contrarios hubieran podido de momento reunir para cerrarles el paso, por cuyo motivo sólo se les amenazó con proceder contra ellos legalmente, por haber invadido el cercado ajeno.

La misma resistencia presentaron los guardas y colonos de lord Sefton, contra los que hubo que recurrir á la siguiente estratagema. Se redactó una circular que se fingió procedente de la compañía del muelle viejo del canal, en la que se daba á conocer el acuerdo tomado por la misma de recomendar á los dueños de los terrenos por donde se pretendía hacer el trazado del ferrocarril en proyecto, que no lo dificultaran, porque en los mismos errores que con tal motivo se cometieran, se hallarían los medios más eficaces de hacer fracasar tan descabellada empresa. Al entrar en la finca, los agrimensores presentaron una copia de este documento sin ninguna firma al pie, y los colonos, creyéndola autorizada por los propietarios, les permitieron continuar la formación rápida del trazado.

Debe añadirse sin embargo, que la principal oposición que se encontró, la opuso el señor Bradshaw, representante de los propietarios del canal del duque de Bridgewater, quien presentó una vigorosa y tenaz resistencia al trazado, en todas sus formas. Los colonos del duque se negaron obstinadamente á permitir la entrada en sus campos, á pesar de que Stephenson ofreció abonar el importe de cualquier perjuicio que se hiciera.

Bradshaw se negó terminantemente á toda avenencia; y disponiendo de buen número de guardas para defender los terrenos vedados, declaró que les daría orden de hacer fuego ó prender á cualquier agrimensor que penetrara en su propiedad.

Sin embargo, una noche de luna, se pudo realizar la operación, gracias al ingenioso procedimiento siguiente. Algunos hombres, por encargo de los agrimensores, fueron enviados á hacer fuego en una dirección determinada. Esto hizo que todos los guardas que se hallaban de servicio, se encaminaran en aquella dirección, alejándose á tal distancia en persecución de los supuestos cazadores furtivos, que permitieron se hiciera rápidamente el trazado durante su ausencia.

Stephenson al describir ante el Parlamento las dificultades con que tropezó para llevar á cabo dicha obra dijo: « Se me amenazó con arrojarme á una alberca si continuaba realizando ese trabajo, así es que tuve que efectuar una gran parte al descuido, aprovechando los momentos en que la gente se iba á comer. Ni aún de noche era posible hacerlo, por que á toda hora estábamos vigilados, haciéndose continuamente disparos en las tierras pertene-

cientes al capitán Bradshaw, para impedir que penetráramos en ellas. Por dos veces fuí arrojado de dichos terrenos por los guardas, quienes me dijeron que si no me marchaba al momento, me detendrían, llevándome conducido á Wosley. »

En todo el trayecto de la línea del ferrocarril en proyecto, se encontró igual resistencia. El señor Clay, uno de los procuradores de la compañía, escribió á Sandars desde Prescott, el 31 de Diciembre, que los propietarios territoriales, colonos, contratistas de carreteras, propietarios de carros, canteras y caleras y hasta los mismos dedicados al negocio del carbón, se oponían tenazmente á la idea del ferrocarril. « En una palabra — decía — el país está en armas contra nosotros. » Solo quedaban tres grandes propietarios en actitud dudosa; y « si éstos concluyen por seguir el ejemplo de aquéllos, — decía Clay — entonces todos los grandes propietarios á lo largo de la línea, nos harán la guerra, exceptuando tan solo al señor Trafford. »

Además los horticultores y pequeños propietarios ofrecían la misma hostilidad. « Las molestias que nos causan — escribía el mencionado, Clay — no son para dichas; los huertecitos insignificantes de los alrededores de Mánchester, que se encuentran á orillas del Irwell, así como los vecinos de Humel Hall, á quienes, hay que ver forzosamente, nos causan infinitas dificultades; todo lo cual, tengo motivos para creer que no debe ser considerado como hijo de la casualidad. » La oposición del gran Bradshaw, el agente del duque no era tampoco de despreciar. « Os escribí esta mañana — decía dicho señor en una destemplada carta, escrita con

la misma fecha ; — pero después hemos estado en el almacén de Bradshaw, llamado ahora « fábrica de intrigas », donde después de pasar por dos habilitaciones, se nos despidió muy *cortésmente*, lo que, después de todo, dadas las circunstancias y en vista de la gente que allí encontramos, lo consideré como lo mejor que podía ocurrirnos ».

Por último, había que contar también con las compañías del canal, que hacían causa común, aunaban sus recursos y estaban resueltas a llevar la guerra contra el ferrocarril hasta el último extremo.

La siguiente circular, publicada por la compañía del ferrocarril de Liverpool, firmada por su presidente el señor Lawrence, servirá para demostrar la actitud decidida en que se colocaban los propietarios de canales, dispuestos á resistir la ley :

« Señor, las compañías de canales, entre las que se encuentran las de Leeds y Liverpool, la de Birmingham y otras, han publicado circulares haciendo un llamamiento á todas las compañías de canales y navegación del reino, para que se opongan, por medio de sus esfuerzos combinados al establecimiento de ferrocarriles, donde quiera que se proyecte construirlos. Con tal objeto solicito vivamente vuestro concurso en favor de la compañía del ferrocarril de Liverpool y Mánchester, para contrarrestar los manifiestos propósitos de los propietarios de canales, con la exposición de las falsas ideas emitidas por las partes interesadas, procurando conciliar las voluntades y tratando, ante todo de dar á conocer, hasta donde sea posible, no solo la superioridad de la vía férrea sobre los

demás medios de transporte, sino, como ocurre en este caso particular, la absoluta necesidad que existe de una nueva línea complementaria de comunicación, que permita efectuar, con economía y rapidez el transporte de mercancías entre este puerto y Mánchester. »

Próxima la apertura de las Cámaras de la legislatura de 1825, tal era el estado de la cuestión y tales los preparativos de guerra realizados por ambas partes.

Al saberse que los promotores de la empresa se hallaban resueltos — á pesar de las imperfecciones que los planes debieran tener, á causa de los obstáculos que se ofrecieron á los agrimensores — á presentar el proyecto de ley en la primera sesión del Parlamento, las compañías de canales publicaron en la prensa una protesta alarmante y apelaron al público contra tal determinación. Se publicaron folletos y se subvencionaron periódicos para hacer la oposición al ferrocarril por todos los medios posibles.

Se afirmaba que los males que acarrearía serían sin cuento : por su causa las vacas no podrían pastar ni las gallinas poner, y los caballos que pasaran por sus inmediaciones se desbocarían inmediatamente. Añadían que el aire envenenado, emanado de la locomotora, mataría á los pájaros, que, volando, tropezaran con él, y no pudiendo conservarse por igual motivo los faisanes y las zorras, concluirían por extinguirse. Se llegaba á advertir á los dueños de fincas próximas á la línea proyectada, que sus casas serían incendiadas por el fuego arrojado por la chimenea de la máquina, en tanto que el am-

biente en sus inmediaciones, se vería infectado por nubes de humo denso y acre. Además los caballos ya no serían necesarios, y si se extendían los ferrocarriles, acabarían por desaparecer por consiguiente las habas y el heno que dejarían de venderse por falta de consumidores. El viajar en ferrocarril sería muy peligroso; las ventas y posadas que se encuentran por los caminos, se arruinarían; las calderas, al estallar, harían volar á los pasajeros. Sin embargo quedaba un consuelo como final, y era el de que el peso de la máquina impediría por completo que se moviera y que los ferrocarriles, aunque se construyeran, nunca podrían ser accionados por la tracción de vapor. A pesar de que la prensa hablaba generalmente del ferrocarril entre Liverpool y Mánchester como de un proyecto puramente especulativo — una de las muchas ideas sin fundamento de la época (1) — había otros escritores que miraban la cuestión desde un punto de vista muy distinto, defendiendo su criterio con tanta entereza como habilidad.

Debemos consignar que entre los trabajos periodísticos de la época, en los que se llamaba la atención sobre la importancia de la máquina locomotora, destinada á hacer más rápidas las comunicaciones por medio de la vía férrea y la tracción de

(1) Hace muchos años encontré en una biblioteca pública un tomo voluminoso, compuesto de la exposición de varios proyectos unidos en un solo libro y titulado: « Algunas tonterías de 1825. » Entre los proyectos así calificados, figuraba uno que desde entonces ha sido motivo de un rápido avance en las condiciones sociales de la humanidad, que se sobreponen á todos los efectuados hasta ahora desde que empezaron los primeros albores de la civilización: era el plan de la compañía para la construcción de un ferrocarril de Liverpool á Mánchester. — W. B. Hodge, en el *Journal of the Institute of Actuaries*, n.º 40, Julio 1860.

vapor, descollaba por su sagacidad y buen sentido, una serie de artículos que aparecieron el año 1824, en el periódico *El Escocés*, dirigido entonces por Carlos Maclaren. En ellos se ponía de manifiesto de un modo brillante, la fuerza admirable de la locomotora. El autor de los artículos, basándose en los experimentos sobre frotamientos, hechos hacía más de medio siglo por Vince y Coulomb, que parecían completamente olvidados por los hombres de ciencia, demostraba de un modo evidente, que con el empleo de la tracción del vapor, aplicada á los ferrocarriles, se obtendría en el transporte de las personas y las mercancías una economía de dinero y tiempo verdaderamente asombrosa.

Los augurios del escritor, considerado entonces como un exaltado entusiasta y un apasionado, se vieron realizados con exceso al cabo de pocos años. El mismo Nicolás Wood, en 1825, al hablar de las energías que encerraba la locomotora y refiriéndose indudablemente á los optimismos de *El Escocés*, lo mismo que á los de su amigo Stephenson, decía: « Estoy muy lejos de participar de la idea de que han de realizarse las esperanzas ridículas por lo exageradas, de los optimistas, que tratan de hacer creer á las gentes, que hemos de ver máquinas recorrer la vía á razón de doce, diez y seis, diez y ocho ó veinte millas por hora. Nada podría perjudicar tantó á su adopción general, como la divulgación de tales tonterías. » (1)

Entre los documentos legados por Sandars, se encuentra una carta de sir Juan Barrow, miem-

(1) Wood on Railwies. Ed. 1825, p. 290.