

bro del almirantazgo, en que se indica la táctica más conveniente que debería adoptarse para contar con la aprobación del Parlamento. En dicha carta se presenta el estado de la opinion pública respecto á la posibilidad de que la locomotora circulara por vía férrea, en el tiempo que fué escrita, ó sea el 10 de Enero del año 25. Barrow insistía con empeño en que lo referente á la locomotora se dejara en suspenso por completo. Al contestar, solo veía la imposibilidad manifiesta en que se hallaban los canales y carreteras para satisfacer las necesidades del tráfico, y creía suficiente probar la absoluta necesidad que se sentía de contar con una nueva línea de comunicación. Además, recomendaba á Sandars, muy particularmente, que no se refiriera, ni aún indirectamente, al propósito de transportar pasaje.

« Si no lo hacíais así — añadía — levantaríais inmediatamente en contra vuestra una legión de enemigos entre los propietarios de carruajes, sillas de posta, posaderos, etc., cuyos intereses se verían atacados ; y todo ¿ para qué ? Los miles que, según vos, recorrerían la vía anualmente, yo creo que no llegarían siquiera á centenares. »

Por lo demás, Barrow aconsejaba que la cuestión del pasaje, como la de la velocidad, no se incluyeran en el proyecto de ley ; pero ya que, respecto á la última, esto no fuera posible, recomendaba que se la circunscribiera a un límite prudencial, no pasando bajo ningún concepto de cinco millas por hora.

Ocurrió pues, que cuando Jorge Stephenson, en su entrevista con el abogado de la compañía, antes de que el proyecto de ley de ferrocarril de Liverpool

a Mánchester, pasara á la comisión en la Cámara de los Comunes, manifestó que confiaba poder hacer correr su locomotora á la velocidad de veinte millas por hora, Guillermo Brougham que era el abogado en cuestión, le dijo francamente que, si no moderaba sus ímpetus, dando á su máquina una velocidad *razonable*, de seguro echaría á perder el negocio, exponiéndose, á que lo consideraran como un maniático escapado del manicomio.

En aquella época, la idea sostenida por Stephenson de poder viajar con doble velocidad que las más ligeras sillas de posta, pareció tan exagerada, que no pudo encontrar ningún ingeniero dispuesto á comprometer su reputación apoyando « proposición tan absurda. »

Más tarde Stephenson, hablando del vacío que se le hizo entonces, en una reunión pública de personas interesadas en ferrocarriles celebrada en Mánchester, observó que recordaba la época en que apenas contaba con personas que le ayudaran á llevar adelante el pensamiento, y después de haber recorrido Inglaterra en busca de un ingeniero con quien poder entenderse, para presentar el asunto al Parlamento, sólo encontró uno, Jaime Walker, con cuya cooperación, sin embargo, no se atrevió á contar, por ser ajeno por completo á la cuestión de ferrocarriles. La única persona en quien poder fiarse era Sandars, de Liverpool, quien siempre le prestó atención y procuró alentar sus energías ; viéndose al fin realizado su propósito, merced á su constante perseverancia.

Entonces la idea de Stephenson era considerada como el sueño quimérico de un iluso imaginativo.

Se veía completamente desamparado ante el público luchando tenazmente para crearse un punto de apoyo, y apenas con valor para darse á conocer, por temor al ridículo. Casi todos los ingenieros rechazaban la idea de una locomotora ferroviaria, y cuando no había ningún hombre de nota de su tiempo que quisiera defender la causa del mecánico de Killingworth, sus probabilidades de éxito debían, en verdad, ser muy escasas.

Cuando la hostilidad de los profesionales era tanta, no es de extrañar que los revsiteros aparecieran confundidos. La «Quarterly», en un hábil artículo en defensa del proyectado ferrocarril, al mismo tiempo que admitía su *absoluta necesidad*, insistiendo en que la elección no era dudosa, siendo necesario recurrir á aquel, á fin de que el viaje entre Liverpool y Mánchester, ya se recurriera á la tracción animal ó de vapor, se realizara en un mismo día. Sin embargo, no admitía la idea de hacer el recorrido á una velocidad superior a ocho ó nueve millas por hora. Hablando del proyecto de formar un ferrocarril que llegara hasta Woolwich, en el cual viajarían los pasajeros con doble velocidad que en las diligencias, exclamaba el periodista :

« ¿ Puede haber algo más absurdo y ridículo, que la insensata idea de pretender que las locomotoras caminen dos veces más de prisa que los carruajes ordinarios ? Antes creíamos que el pueblo de Woolwich estaría dispuesto á hacerse volar por un cohete á la Congreve, que fiar su existencia á una máquina que marchara á tal velocidad. Entre nuestro viejo padre el Támesis y el ferrocarril de Woolwich, apostaremos siempre por el primero.

Estamos convencidos de que el Parlamento al autorizar un ferrocarril cualquiera, limitará la velocidad á *ocho o nueve millas por hora*, que, según el señor Silvester, con quien estamos completamente de acuerdo, es la mayor á la que es posible aventurarse sin comprometer la seguridad. »