

capas más elevadas de la sociedad, y siendo además adorado por la multitud inconsciente. Entonces hicieron su agosto las gentes poco escrupulosas, presentando como grandes negocios cosas que en el fondo nada tenían de tales.

El Parlamento, cuya conducta anterior relacionada con la legislación ferroviaria, tanto dejó que desear, no puso obstáculo alguno á tan desenfrenada carrera, ni hizo lo más mínimo por atajar el mal, antes al contrario, contribuyó á darle mayor intensidad. Ocurría que muchos de sus miembros se hallaban personalmente dominados por la misma idea y tan interesados en su continuación como los especuladores vulgares. Los proyectos de ferrocarriles que se publicaban á la sazón, á diferencia de los primitivos de Liverpool á Manchester y de Londres á Birmingham, iban encabezados por aristócratas, propietarios territoriales y buen número de diputados. De este modo se observó que en 1845 no bajaban de 157 los miembros del Parlamento que figuraban en la lista de suscriptores de las nuevas compañías, por cantidades que se aproximaban á 291.000 libras esterlinas.

Además, los autores de los nuevos proyectos, se jactaban de su influencia parlamentaria y del número de votos de que podían disponer en la Cámara. De todos modos, está fuera de duda que muchos ramales y líneas de prolongación, completamente ruinosas y que no tenían más objeto que enriquecer á unos cuantos especuladores, fueron aprobados en la memorable legislatura de 1844 á 1845.

En muchas ocasiones se pidió á Stephenson que

prestara su nombre para tales empresas, á lo que se negó, permaneciendo siempre alejado de aquella fiebre del momento, procurando, aunque en vano, contenerla. De haber sido menos escrupuloso, prestando acogida á los numerosos proyectos, respecto á los cuales se le consultaba, de modo facilísimo hubiera podido realizar ganancias importantes. Pero ya sabemos que jamás entró en sus cálculos acumular una fortuna sin trabajar y de manera poco honrosa. Las acciones jamás fueron para él motivo de especulación: cuando estaba seguro de las buenas condiciones de una empresa, solía algunas veces suscribirse á ella por una cantidad determinada, pero sin que nunca tratara de especular con ella.

En un banquete dado por los directores de la línea de Leeds á Bradford, en Ben Bydding, en Octubre de 1844, antes de que la manía hubiera llegado al máximo de intensidad, previno á los circunstantes contra el peligro que se corría en lanzarse ciegamente á especulaciones irreflexivas. Stephenson comparaba tal conducta con el andar sobre el hielo en parajes donde su densidad fuera desconocida, cosa que al menor descuido puede producir un gran siniestro. Por su parte estaba convencido de que en el año siguiente á muchos les faltaría el terreno bajo los pies, hundiéndose en el fondo del lago. Y como los hombres del condado de York eran gentes de recto juicio, les recomendaba estuvieran unidos, favoreciendo las líneas de comunicaciones que trataran de fundarse en aquella región, sin procurar ir más allá con sus especulaciones. A los que ya lo hubieran hecho, les



aconsejaba encarecidamente que procuraran recobrar el dinero lo más pronto posible, si es que no querían perderlo por completo.

También informó a los concurrentes de sus primeros pasos como accionista del ferrocarril. En Stockton y Darlington fué donde primero compró tres acciones cuyo importe representaba entonces para él un respetable capital; por cuyo motivo le cedió una á un amigo que lo solicitaba, con una prima de 33 chelines; agregando que creía había sido la primera persona en Inglaterra que había vendido una acción de ferrocarril con prima.

Durante el año 1845, frecuentaron el escritorio de su hijo en Londres, personas de diferente clase y condición, que deseaban consultarle. El despacho ofrecía un aspecto muy parecido al que presentan con frecuencia los ministerios. Solía verse allí a menudo la característica figura del señor Hudson, « el rey de los ferrocarriles », rodeado siempre de un grupo de admiradores. Otra persona, más estimable aún, en el concepto de muchos, que se encontraban con frecuencia allí, era Jorge Stephenson, quien, vestido de negro, con una levita de corte algo anticuada, corbata blanca y los colgantes, que pendían de la cadena del reloj, unido á su aspecto sano, inteligente y animado, hacía que se alegrara la vista al contemparlo, apartándose por un momento la mente, de aquella sórdida, egoísta y probablemente ruinoso saturnal de especulación ferroviaria. Como seguía siendo ingeniero consultor de varias de las más antiguas compañías, por necesidad tenía que aparecer ante el Parlamento en apoyo de sus nuevas ramas y proyectos

de extensión. En 1845 su nombre apareció asociado al de su hijo, como ingeniero de la línea de empalme de Southport á Preston. En la misma sesión declaró á favor del ramal de Syston y Peterborough, del ferrocarril central. Sin embargo, su principal cuidado se dirigía á contribuir á la construcción y aprobación de la línea de Newcastle á Berwick, por la que jamás había cesado de tomarse interés vivísimo.

En 1845, el Parlamento autorizó la construcción de 2.883 millas de ferrocarril nada menos, á un coste aproximado de 44.000.000 de libras. Sin embargo, la fiebre no amainó, ya que en la inmediata legislatura de 1846, se pidió autorización al Parlamento para arbitrar un capital de 389 millones de libras para la construcción de nuevas líneas, lo que en parte fué concedido para una extensión de 4.790 millas (incluyendo 60 de túneles) á un coste de 120 millones de libras. En esta legislatura, sin embargo, Stephenson sólo apareció como ingeniero de una nueva línea: la de Buxton, Macclesfield, Congleton y Crewe, en la cual estaba personalmente interesado en su calidad de propietario de minas de carbón, y tres ramales relacionados con compañías ya existentes, á las que, como ingeniero, representaba hacía tiempo. En aquel tiempo todos los profesionales más conocidos estaban ocupados en el mismo negocio, habiendo algunos que figuraban como ingenieros constructores en más de treinta compañías.

Uno de los rasgos más característicos de semejante afán por nuevos ferrocarriles, era el furor que en todas partes se mostraba por establecer « líneas



directas ». Había la « directa de Manchester », la « directa de Exeter », y la « directa de York » y se proyectaban otras semejantes entre casi todas las poblaciones de importancia. El marqués de Bristol, hablando en favor de la « directa de Norwich á Londres », en un mitin celebrado en Haverill dijo : « *Antes que se malogre la empresa, consiento en que se haga un túnel bajo los cimientos mismos de mi casa.* »

El reverendo F. Litchfield en otra reunión que se celebró en Banbury, con motivo de una línea proyectada hasta aquella población, hizo presente que se había marcado a sí mismo un límite para la aprobación del ferrocarril — al menos en lo concerniente á las inmediaciones con que estaba relacionado — y éste era *el de su dormitorio, con los pies de la cama por estación.* ¡ Qué diferencia entre el lenguaje que usaban tan distinguidos personajes y el que los caracterizaba en otro tiempo ! El debate parlamentario adoptado por el Parlamento, al tratar de la multitud de proyectos de ley presentados durante este período, fué tan irracional como desgraciado. La falta de previsión mostrada por ambas Cámaras al tratar de entorpecer el sistema ferroviario, cuando estaba basado en sólidos principios económicos, sólo era comparable con la incomprensible facilidad con que luego otorgaban autorización á los proyectos más descabellados. Las Cámaras no pusieron la menor traba ni establecieron ningún principio que pudiera servir de norma y guía á los promotores de ferrocarriles. Por el contrario dejaron que cada compañía eligiera su propia localidad, determinando su línea y fijara á voluntad las anchuras.

Para nada se tuvo en cuenta las reclamaciones de las compañías existentes, que tan grandes capitales habían ya invertido en la formación de ferrocarriles de reconocida utilidad, dejándose en libertad á los especuladores para proyectar y construir líneas casi paralelas á las que funcionaban.

Como se vé, la excitación general se había comunicado, por completo á la Cámara de los Comunes y hasta la de Comercio empezó á favorecer los planes de la nueva y desacertada escuela de ingenieros. En sus informes, respecto á las líneas proyectadas en los distritos de Manchester y Leeds, expusieron ideas por demás extrañas con relación á los niveles, declarándose partidarios del sistema ondulatorio, asegurando que líneas de esa índole, con un desnivel de 1 á 70 ó 1 á 80, distribuído á cortos intervalos, serían mejores que las otras ; esto es, que serían más susceptibles de rápida y económica construcción que otras cuyos planos inclinados no pasaran de 1 por 100 á 1 por 120. Acabaron por pronunciarse á favor de las líneas que presentaran las mayores diferencias de nivel y las curvas más pronunciadas, convencidos de que su construcción resultaría menos costosa.

Con este motivo, el mes de marzo, en la Cámara de Comunes, sir Roberto Peel, al hablar á favor de la continuación de la comisión de ferrocarriles de la Cámara de Comercio, advirtió, refiriéndose al mencionado informe, que era « un nuevo medio sumamente importante de apreciar las cuestiones referentes al nivel, que de seguro nunca se hubiera ocurrido á una asamblea parlamentaria, por muy ilus-



trada que fuera », pudiendo haber agregado que, en efecto, mientras mayor fuera la inteligencia de la Cámara, sería menor la probabilidad de que llegara á semejante conclusión.

Cuando Jorge Stephenson leyó al día siguiente en la prensa el extracto de este discurso del presidente del Consejo, se dirigió inmediatamente en busca de su hijo, encargándole escribiera una carta á sir Roberto Peel sobre el particular, haciéndole presente que si se adoptaban semejantes puntos de vista, la utilidad y economía de los ferrocarriles se verían en grave aprieto. « Estos miembros del Parlamento — decía — se hallan ahora tan dispuestos á exagerar la fuerza de la locomotora como rehacios se hallaban, aún no hace muchos años, para reconocerla. »

Roberto, escribió la carta, manifestando las opiniones de su padre, que eran igualmente las suyas, respecto á la superioridad de los caminos nivelados.

Hizo alusión á los muchos experimentos realizados en años anteriores, los cuales servían para demostrar la gran pérdida de energía que se experimentaba en la ascensión de las pendientes, cosa que no ocurría en los caminos nivelados.

El tono usado por el jefe del Gobierno al pronunciar otro discurso en un debate posterior, demostró que había leído detenidamente, y estudiado las observaciones razonadas hechas por Stephenson sobre el particular. De todos modos no parecía haber llegado á una conclusión definitiva, aparte de la de aprobar con insistencia el proyecto del ferrocarril del valle de Erhent, por medio del

cual Tamworth figuraría en una línea principal y directa de comunicación.

El resultado de las labores parlamentarias fué un tejido de torpezas legislativas, que acarrearán pérdidas enormes para la nación. Los proyectos de ley de ferrocarriles eran aprobados á montones. En 1846 se aprobaron 272 proyectos adicionales, algunos de los cuales autorizaban la construcción de líneas casi paralelas á las anteriores, con objeto, según decían, de proporcionar al público los beneficios de una « ilimitada competencia. » Se autorizaban además, líneas de locomotoras ó neumáticas de vía ancha ó estrecha, sin oposición ni inconvenientes de ninguna clase. El Parlamento decidía sin juicio ni medida alguna, y en esta atropellada lucha por obtener concesiones, los menos escrupulosos eran, generalmente, los más beneficiados.

Para ilustrar la opinión respecto á la locura legislativa de dicho período de tiempo, Roberto Stephenson, hablando años después, en Toronto, en el Alto Canadá, presentó los siguientes ejemplos : « Había un distrito á través del cual se había propuesto la construcción de dos líneas. Entre ambas solo había la rivalidad natural de que si á la una se le concedía un privilegio, á la otra habría de otorgársele también ; pero cuando parecía que la Cámara iba á dejar á las dos satisfechas se los negó á una y otra. En otro caso en que se proyectaban otras dos á través de un país poco poblado, la Cámara dió la preferencia á la que peores condiciones ofrecía. Y finalmente, en otra ocasión habían proyectado dos líneas á través de un terreno montañoso y ambas fueron autorizadas. Así que cuando



el Parlamento pudo permitir la construcción de dos líneas, la negó, y cuando debió hacer esto último decidió lo contrario ».

Entre los muchos males causados por este movimiento febril, uno de los peores era la desmoralización que introducía en las transacciones ferroviarias. Su pernicioso influjo se extendió desgraciadamente á las clases comerciales, y muchas de las gigantescas estafas cometidas en tiempos más recientes, fueron originadas en el año 1845. Los que se habían enriquecido repentinamente sin trabajo y sin dignidad, se hallaban constantemente dispuestos á participar en empresas de la mayor extravagancia. De este modo se creaban un modo artificial de vivir, y tan venenosa influencia invadió á todas las clases sociales. Las gentes empezaron á mirar el ferrocarril como un medio puramente especulativo: Individuos que, si á veces poseían conocimientos respecto á ferrocarriles, carecían por lo común de ellos, acudieron á las Cámaras de Comercio, con el solo objeto de favorecer sus intereses privados, en una forma á menudo poco escrupulosa. Otras veces eran propietarios territoriales, interesados en promover la construcción de ramales que pasaran por sus fincas, ó bien personas que especulaban con las acciones utilizando las informaciones particulares que podían obtener. Para colmo de escándalo, se nombraban directores, debido únicamente á la influencia de abogados, contratistas ó ingenieros que los utilizaban como instrumento, en beneficio de sus intereses particulares. De este modo, los accionistas fueron en muchos casos engañados, siendo objeto

de vergonzosa explotación, con detrimento del sistema ferroviario.

Uno de los hombres que más se distinguieron en esta febril impulsión, fué Jorge Hudson, de York, que contaba con cierta influencia en aquella ciudad, al proyectarse la línea de York á Leeds. Entonces sus aspiraciones eran muy limitadas, siendo su principal objeto al tomar parte en la empresa, obtener para dicha población los beneficios de una vía de comunicación ferroviaria. Al principio, el estado de la compañía no era muy floreciente y durante los años 1840 y 1841, las acciones perdieron parte de su valor. Habiéndose retirado su primer presidente, el señor Hudson fué designado para reemplazarle, y á poco de haberlo efectuado, consiguió repartir mayores dividendos á los accionistas, que así quedaron algo satisfechos. Deseoso de extender el campo de sus operaciones, arrendó el ferrocarril de Leeds a Selby, á un interés de 5 por 100. Y como esa línea hasta entonces sólo había producido quebrantos, sus dueños aceptaron el trato con júbilo, haciendo del mencionado señor los elogios más calurosos. Si á esto se agrega que aumentó el dividendo pagado á los accionistas de York al ferrocarril central del Norte, elevándolo á un 10 por 100, se comprenderá que no sin razón se le citaba como presidente modelo de las empresas ferroviarias.

Tiempo después se interesó en la última de las líneas mencionadas, presentándose con el carácter de hombre recto y enemigo de abusos. Las acciones del ferrocarril mencionado sufrían un descuento importante y los accionistas, dada su reputación