

ansiaban contar con sus servicios. Al efecto lo nombraron miembro de la junta directiva. Su carácter inteligente, perseverante y activo, le daba grandísima influencia en la Asociación, logrando en breve plazo arrojar á los antiguos de su puesto. Gracias a una labor constante y sorteando dificultades mil, consiguió poner á flote la sociedad, sacándola de su crítico estado, por cuya razón los demás miembros de la directiva lo nombraron presidente.

El negocio de los ferrocarriles volvió á reanimarse en 1842, gozando muy pronto de la confianza pública, que otra vez lo consideró como empresa provechosa, lo cual, en gran parte, era debido á la gestión del señor Hudson, en cuya línea los dividendos mejoraban y se elevaban las acciones. El alcalde de York empezó á ser citado como uno de los directores más competentes de caminos de hierro.

Hudson, estimulado por los éxitos y animado por sus partidarios, no tuvo inconveniente en lanzar y apoyar muchos nuevos proyectos; tales como los de una línea á Scarborough, otra á Bradford, otras á los distritos centrales. Además consiguió poner en comunicación á York con Newcastle y Edimburgo. Más tarde fué elegido presidente del ferrocarril de Newcastle á Darlington, y cuando al fin, con objeto de completar la continuación de la principal línea, se creyó necesario contar con el empalme de Durham que era un importante eslabón de la cadena, se asoció con Jorge Stéphenson para comprar aquel ferrocarril, al precio de 88.500 libras.

Esto fué un negocio muy provechoso para la compañía, que pronto vió duplicado el capital invertido. Semejante acto, aunque no fué estrictamente legal resultó de consecuencias muy buenas, así es que a la larga fué muy aplaudido. Animado así con tales éxitos, Hudson compró la línea de empalme de Brandling, por 500.000 libras, á su nombre; operación que en aquel tiempo se consideró igualmente satisfactoria, aunque después se le acusó de haberse apropiado 1.600 de las acciones emitidas con tal objeto, cuando la prima de cada una ascendía a 21 libras. Completada ya la gran línea del Norte de Inglaterra, Hudson pudo concentrar en sus manos toda la línea de comunicación, comprendida entre York y Newcastle, la cual quedó abierta al público en Junio de 1844; siendo dicho señor, con tal motivo, objeto de las más vivas felicitaciones por parte de los habitantes de Newcastle, que le llamaban el hombre más benéfico que jamás había conocido el país.

La adulación de que este hombre era objeto, hubiera embriagado á cualquiera, aunque hubiera poseído más elevado criterio y tuviera más conciencia de la situación. Todos lo llamaban el hombre del siglo, presentándolo como el « rey del ferrocarril ». El aprecio en que los accionistas lo tenían, estaba en razón directa de los dividendos que pagaba. Sin embargo, luego se demostró que tal prosperidad era ilusoria, no teniendo más objeto que dar á las cosas una falsa y halagüeña apariencia. De momento, semejante política produjo su efecto: las acciones de todas las líneas que presidía, se cotizaron en alza, surgiendo de ahí la tentación

de crear nuevas acciones en líneas de ramales y prolongación, á menudo sin objeto justificado y que también eran emitidas con prima. De este modo estuvo pronto al frente de cerca de 600 millas de ferrocarril, que se extendían de Rugby á Newcastle, así como de otros numerosos proyectos nuevos, por medio de los cuales, se creaba con suma facilidad una riqueza nominal. Hudson tenía en sus manos la representación casi entera de las compañías que presidía, asumiendo todos los cargos.

Como se comprenderá, sus admiradores inspirados unas veces por la gratitud de pasados favores, pero más comúnmente por la esperanza de recibir otros nuevos, le prestaban un incondicional apoyo. En las asambleas generales de las compañías, si algún accionista algo escrupuloso se aventuraba á interrogar respecto á las cuentas, era amonestado inmediatamente por el presidente y criticado por sus colegas. Al « rey del ferrocarril » se le daban votos de gracias, se le prodigaban pruebas de afecto y se le concedían acciones suplementarias con liberalidad, no pudiendo pronunciarse en contra suya ni una palabra, que no encontrara universal protesta. Las reuniones y fiestas que ofrecía en Albert Gate se veían concurridísimas, asistiendo á ellas lo más selecto de la aristocracia, á la cual visitaba, como pudiera hacerlo un príncipe.

Inútil es decir, que el señor Hudson pasaba por ser una gran autoridad en cuestiones de ferrocarriles en el Parlamento, en el que representaba á los electores de Sunderland. Sus estudios sobre esta materia, poco conocida aún, á pesar de haber sido objeto de tanta legislación, daban valor y

fuerza á sus opiniones, haciendo de él, en muchos conceptos, un miembro apreciadísimo. Durante el primer año de diputación, estuvo ocupado especialmente en hacer pasar los proyectos en que más interés tenía ; y en la legislatura de 1845, cuando se hallaba en la cúspide de su encumbramiento, se decía hasta con orgullo, hablando de él, que era hombre que entraba tranquilamente en el Parlamento, llevando bajo el brazo diez y seis proyectos de leyes de ferrocarriles.

Uno de éstos, sin embargo, fué objeto de una lucha empeñada : nos referimos al que tenía por objeto obtener la autorización para construir el ferrocarril de Newcastle á Berwick ; siendo casi la única en que Jorge Stephenson estaba interesado aquel año. El señor Hudson desplegó gran energía en su defensa, trabajando con empeño á fin de hacerlo viable lo mismo en el Parlamento que fuera de él. De todos modos confesó que en gran parte el éxito obtenido era debido á Stephenson.

Con este motivo, Hudson indicó a los accionistas la idea de ofrecer al ingeniero un presente, que sirviera de testimonio de reconocimiento a sus prolongados servicios. Esta idea, en verdad, no era nueva y ya otra vez había sido motivo de pública atención, habiéndose formado una comisión en 1839, encargada de recoger suscripciones para tal objeto. Puesta de nuevo sobre el tapete por Hudson, se hizo un llamamiento á las compañías de Newcastle á Darlington, la Central y la de York á la Central del Norte, las cuales adoptaron por unanimidad y en medio de calurosos aplausos, lo que les proponía, pero la cosa no pasó de ahí.

El presente que Hudson pretendía hacer á Stephenson, resultaba algo más práctico, porque Hudson tenía la facultad de conceder acciones (que se vendían con primas) á sus aduladores ; pero como Stephenson no estaba dispuesto á servir de pretexto para que otros hicieran un negocio por su cuenta, ni era creador de acciones, no podía contar con la gratitud de los accionistas á cuenta de favores futuros. Esto hizo que todo lo referente á este asunto terminara con felicitaciones y discursos. Sólo las compañías de York, Newcastle y Berwick, ó en otros términos, Hudson mismo, fueron las que, reconociendo lo muy agradecidas que estaban á Stephenson, por la ayuda que éste les prestara contribuyendo á la aprobación de sus proyectos en el Parlamento, acordaron hacerle un donativo de 30 de las nuevas acciones.

Pero según se supo después, el presidente se había apropiado para sí nada menos que 10.894 de las mismas, cuyas primas representaban entonces en el mercado, unas 145.000 libras esterlinas. Esta manera ruin con que las compañías mostraron su gratitud al ingeniero, impresionó desagradablemente á Stephenson, siendo motivo de que se entibiáran sus relaciones con Hudson, que no volvieron á reanudarse nunca por completo á pesar de que más adelante se estrecharon la mano, declarando Stephenson noblemente, que no abrigaba ningún rencor.

El breve reinado de Hudson llegó pronto a su ocaso. La saturnal de 1845, fué seguida de la correspondiente reacción ; las acciones bajaron con más rapidez que habían subido, y sus tenedores se

apresuraron á vender, para evitar el pago de las demandas, que constantemente se hacían, quedando muchos arruinados. Entonces vino el arrepentimiento y la vuelta hacia el buen camino. El jugador, que había trocado interinamente el hipódromo por la Bolsa, y todo lo había perdido, el comerciante que abandonó sus negocios y el médico que había descuidado á sus enfermos para interesarse en las especulaciones ferroviarias y se habían arruinado ; las gentes sin conciencia que tantos males habían causado, con tan poca utilidad para ellos ; los elegantes y aristócratas, que tanto se habían inclinado ante el ídolo del día, y se veían engañados y burlados ; los pequeños capitalistas crédulos, que deslumbrados por la prima, habían invertido todos sus recursos en acciones de ferrocarril, se veían despojados ; todos se hallaban enfurecidos, mirando en torno suyo, en busca de una víctima. Esta era la actitud de los accionistas, cuando en una reunión que celebraron en York, se apremió al « rey de los ferrocarriles » con preguntas, á las que no pudo contestar satisfactoriamente. Entonces se levantaron voces acusadoras en la Asamblea y se nombró una comisión investigadora. Vióse con ira que el becerro de oro sólo era de vil metal, con los pies de barro, por lo que se le derribó fácilmente, y los mismos que el día antes seguían y adulaban á Hudson, se convirtieron en sus más furiosos detractores. Como en otras compañías se repitieran escenas análogas, la bomba al fin estalló y la manía ferroviaria tuvo un fin ignominioso.

Cuando dicha fiebre había llegado al maximum

en Inglaterra, el ferrocarril se iba extendiendo por el continente, recibiendo Stephenson continuas invitaciones de empresas extranjeras que solicitaban sus consejos. Una de las excursiones más agradables que hizo con tal motivo, fué la de su tercera visita á Bélgica en 1845. El objeto de ésta era el examen de la proyectada línea del Sambre y Meuse, la cual había obtenido una concesión de las Cámaras. Stephenson recorrió cuidadosamente el terreno desde Couvins, á través del bosque de los Ardennes, á Rocroi; cruzando la frontera francesa, examinando la importancia de las cuencas carboníferas, las canteras de pizarra y de mármoles y las numerosas minas de hierro que se hallaban entre ambos ríos, sin dejar de explorar con la mayor atención, las cañadas y los barrancos que se encontraban en el camino, á fin de asegurarse de que la ruta adoptada había sido indudablemente la mejor.

Stephenson quedó encantado de la originalidad del viaje, lo lindo del país y lo industrial de sus habitantes. Sus compañeros pasaron agradablemente el tiempo gozando de su conversación, siempre interesante é instructiva, la cual comúnmente terminaba con recuerdos de su juventud, sobre todo si se hallaba en una sociedad compuesta de íntimos amigos. El itinerario sufrió una ligera variación á causa de una visita hecha á las minas de carbón, próximas á Jemmappes, donde el ingeniero estudió detenidamente el sistema empleado por los belgas en la explotación de dichas minas.

Los ingenieros belgas aprovecharon la oportu-

nidad para ofrecer á su ilustre compañero un espléndido banquete en Bruselas. La sala municipal en que se celebró, se hallaba profusamente decorada con banderas, entre las cuales figuraba en primer término la Unión Jack, como homenaje al huésped insigne, cuyo busto coronado de laurel y colocado sobre un hermoso pedestal de mármol, figuraba en uno de los testers del salón.

Presidía el señor Massiu, director general de los ferrocarriles nacionales de Bélgica figurando entre los presentes los hombres de ciencia más eminentes del país. La recepción que todos hicieron al « padre de los ferrocarriles », fué verdaderamente entusiasta, saliendo Stephenson sumamente satisfecho del acto.

Le llamó mucho la atención la aparición, á la mitad del banquete, de un modelo de locomotora, colocado bajo un arco triunfal, en la mesa del centro. Al verla volvióse rápidamente hacia su amigo Sopwith, y exclamó: « ¿ Habéis visto « El Cohete » ? » Era en verdad el modelo de aquella célebre locomotora. Sin duda Stephenson apreció más aquella delicada muestra de aprecio, que todos los discursos encomiásticos que se pronunciaron.

Al día siguiente (5 de Abril), el rey Leopoldo lo invitó á una audiencia privada en su palacio, por lo cual se trasladó a la residencia real de Laeken acompañado del señor Sopwith, donde fué cordialmente recibido por S. M., quien entró inmediatamente en conversación familiar con él, tratando primero del proyecto motivo del viaje y después de la estructura de las cuencas carboníferas belgas. Leopoldo demostró su profundo conocimiento de

la gran importancia que tenía la introducción de cualquier economía, relacionada con un combustible que se había hecho indispensable para el bienestar de la sociedad, siendo la base de la industria y la fuerza vital de la locomoción ferroviaria. Como el asunto era siempre atractivo para Stephenson, animado por el soberano procedió á explicarle la estructura geológica de Bélgica, la primitiva formación del carbón, su elevación efectuada más tarde, á causa de las fuerzas volcánicas y la importancia tan grande que en algunos puntos había tenido la denudación. Al describir las capas de carbón, hizo uso de su sombrero, para facilitar la explicación de la teoría. El rey le escuchó atentamente todo el tiempo que duró la descripción. Después hablaron del desarrollo y progreso de la industria, manifestando Stephenson la íntima relación entre ésta y la existencia del carbón, pudiendo decirse que la primera dependía casi en absoluto de éste último.

Leopoldo pareció muy complacido de la entrevista, manifestando su agradecimiento por la interesante información que el ingeniero le había comunicado; después de lo cual, dando un cordial apretón de manos á ambos caballeros se despidió de ellos deseándoles un éxito feliz en sus futuras empresas. Al salir del palacio, Stephenson, recordando el modelo de que se había servido para ilustrar su descripción de las cuencas carboníferas belgas, dijo á su amigo: « ¡ Caramba, Sopwith, si el rey llega á ver el forro de mi sombrero, me divierte; porque su estado es desplorable! »

Aquel mismo año Stephenson volvió otra vez á Bél-

gica, por cuenta del ferrocarril occidental de Flandes, y apenas regresó a su hogar, se solicitó que se trasladara á España, con objeto del examen é informe de un proyecto que entonces se hallaba en estudio, respecto á la construcción « del ferrocarril del Norte ». Hacía poco tiempo que el Gobierno español había otorgado la concesión de una línea de Madrid á la bahía de Vizcaya, y eran muchos los ingenieros que se hallaban ocupados en su trazado. Los directores de la compañía se habían negado á prestar las fianzas correspondientes hasta no obtener condiciones más ventajosas; por cuyo motivo sir Joshua Walmsley, en representación de aquéllos, se hallaba á punto de ir a España y apremiar al Gobierno sobre el particular; Jorge Stephenson que tenía pleno conocimiento de las dificultades que tal misión envolvía, se ofreció con gusto á acompañarle y servirle de mentor, rechazando toda recompensa y contentándose únicamente con que le pagara los gastos del viaje. Solo podía permitirse estar ausente de Inglaterra durante mes y medio, saliendo á mediados de Septiembre de 1845.

Los expedicionarios encontraron en París al señor Mackenzie, contratista de las obras del ferrocarril de Orleáns á Tours, que entonces se estaban realizando, quien los llevó á que las inspeccionaran, acompañándoles hasta la última de dichas poblaciones. Después, llegando pronto á la frontera, atravesaron los Pirineos, penetrando en España. Al atardecer de un domingo, después de un día entero de fatigoso caminar á través de la montaña, los viajeros se encontraron en uno de esos