

S. SMILES

VIDA DE  
JORGE STEPHENSON

TJ140

.S6

V5

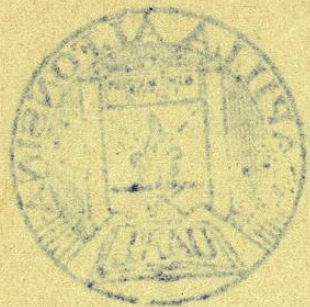
R. C.



1020028981



FONDO  
RICARDO COVARRUBIAS



FONDO  
RICARDO COVARRUBIAS

VIDA  
DE  
JORGE STEPHENSON

926  
S.

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA  
"ALFONSO REYES"  
FONDO RICARDO COYARRUBIAS

SAMUEL SMILES

VIDA

DE

JORGE STEPHENSON

Versión Castellana

de

S. TEIXIDOR



BIBLIOTECA ALFONSO REYES  
FONDO RICARDO COYARRUBIAS  
100540

PARÍS

CASA EDITORIAL GARNIER HERMANOS

6, Rue des Saints-Pères, 6

16524

+S140  
.S66  
U5



FONDO  
RICARDO COVARRUBIAS



10301

## PRÓLOGO

La primera edición de esta biografía, se publicó hace veinticuatro años. Desde entonces ha surgido una nueva generación; los ferrocarriles se han extendido por todo el mundo civilizado, y el ingeniero á quien se debe el éxito de la locomotora ferroviaria, continúa siendo considerado como un hombre notable y de genio.

Desde que se dió á luz la edición referida, el autor ha reunido una gran cantidad de nueva información — comunicada por los discípulos de Jorge Stephenson, por ingenieros de ferrocarriles, maquinistas y constructores mecánicos — que se ha incluído en este volumen.

Entre las frases llenas de expresión y sugestivas de Emerson, figura la de que « una institución es la sombra prolongada de un hombre »; y con razón puede agregarse que el sistema de locomoción ferroviaria es el resultado de la vida y afanes de Jorge Stephenson. Su biografía es el visible comienzo de este gran acontecimiento en la historia.

Durante los primeros cincuenta años de su

vida, todo estuvo en contra suya. Nada debió á la suerte, á la protección patronal, ó á los beneficios de la educación : todo lo debió á su energía, á su íntima convicción y constante perseverancia ; tuvo que enseñárselo todo á sí mismo, desde el a b c, hasta los principios de la mecánica ; y hubo de conquistar su posición palmo á palmo.

Sus triunfos no fueron fáciles. Agrupados contra él se hallaban, primero, su propia ignorancia, á la que había que vencer á fuerza de persistente y continuo trabajo, y en segundo lugar, la oposición de los hombres de ciencia, que, unidos, se colocaron frente á él, y á quienes sólo pudieron acallar los éxitos.

Al principio, Stephenson apareció casi solo en su creencia, respecto á la eficacia de la máquina locomotora. Sus experimentos se realizaban en el silencio y la obscuridad. Eran completamente ignorados de los periodistas, historiadores y escritores de la época. La gran obra se consumó sin la menor ayuda de autores ú oradores.

Jamás se contentó con vivir en las regiones especulativas y abstractas. Trabajó enérgicamente en dar vida á un principio latente, y realización práctica á una abstracta proposición. Y, sin embargo, los hechos que daba á conocer por medio de experiencias, eran considerados como desprovistos de todo valor.

Resulta en cierto modo trágico contemplar la sistemática hostilidad que dificultaba sus esfuerzos. Todas las preocupaciones del mundo científico le hacían oposición. Cuando inventó la « lámpara de seguridad », fué escarnecido y considerado como un intruso. Los ingenieros en masa se declararon contra él. « No es uno de los nuestros » decían, « no ha recibido educación científica. » Y no admitían sus demostraciones, ni querían examinar sus experimentos.

Todo lo que se propuso hacer se demostró que era *imposible*. Los ingenieros civiles declararon que no se podía hacer marchar á una locomotora á razón de doce millas por hora. El viento haría retroceder la máquina. Si llegaba á ponerse en camino, los botes que recorren los canales la aventajarían en la marcha ; pero ni aun eso era realizable, porque no llegaría á moverse. Las ruedas lisas no podrían « morder » sobre los rieles, lisos también : aquellas girarían con más ó menos velocidad ; pero la máquina permanecería inmóvil.

Se declaró también *imposible* construir un ferrocarril sobre el pantano de Chat, sin exponerse á un hundimiento. « Ningún ingeniero que esté *en su juicio*, — dijo un diputado, ingeniero civil — pasaría por el pantano de Chat, si necesitara hacer un ferrocarril de Liverpool á Manchester. » Todo el proyecto en su conjunto se declaró « impracticable ».

Sin embargo, lo imposible se efectuó : lo que Jorge Stephenson se propuso hacer, se hizo. La imposible locomotora recorrió la vía, no sólo á doce, sino á cincuenta millas por hora ; y el irrealizable ferrocarril se llevó á cabo entre las dos poblaciones referidas, atravesando el mencionado pantano.

La Cámara se burló igualmente de él. En ella se acogió favorablemente la idea de los tranvías, pero la de la locomotora ferroviaria halló encarnizada resistencia, derrotando una y otra vez á los promotores de los primeros ferrocarriles. Al fin éstos triunfaron y, como toda obra útil, contribuyeron al enriquecimiento y prosperidad de la nación.

El éxito de la locomotora ferroviaria fué debido principalmente á Jorge Stephenson. El pastor, el cerrajero, el bombero, el que de tantos modos fué irónicamente calificado, es verdaderamente el padre del gran sistema ferroviario del mundo. En su cerebro fueron primero concebidas sus partes más esenciales y gracias á sus manos y á su genio llegaron a adquirir forma real.

La locomoción ferroviaria nació y alcanzó su completo desarrollo á la vista de una misma generación. La inauguración del ferrocarril de Liverpool a Manchester el 15 de Septiembre de 1830, marcó la era de un gran cambio en las ideas, generalmente admitidas hasta en-

tonces respecto á la locomoción ; fué el germen de una transformación infinita en el modo de ser de los pueblos civilizados.

Inprimió nuevos rasgos característicos á la vida en sus diferentes aspectos ; colocando á un mismo nivel al rico y al pobre, en cuanto á las facilidades de viajar. La predicción de Jorge Stephenson, de « que llegaría un tiempo en que el trabajador hallaría más económico viajar en ferrocarril que á pie » está ya realizada.

El riel de hierro ha demostrado ser una verdadera vara mágica : la locomotora da nueva celeridad al tiempo ; virtualmente reduce Inglaterra á la sexta parte de sus dimensiones, aproximando los campos á las ciudades y éstas á aquéllos. A los Estados Unidos, el Canadá y otros países, los ha puesto en condiciones de utilizar los ilimitados recursos de su propio suelo. Infunde amor á la puntualidad, á la disciplina, y hace que se fije la atención, sirviendo de enseñanza moral por el influjo del ejemplo.

Cuando se proyectaron las primeras líneas férreas inglesas, grandes fueron las profecías de desastres que se anunciaban á los habitantes de los distritos por donde se habían de extender. La misma preocupación existió en Francia. Cuando se proyectó un ferrocarril que cruzase Lyon, se predijo que la ciudad se arruinaría. — ¡ *Ville traversée, ville perdue* ! Ahora la ciudad



que carece de ferrocarril es la que verdaderamente se considera como « perdida ».

Antiguamente se construían las poblaciones á lo largo de las márgenes de los ríos ; ahora se las edifica al borde del camino de hierro. La línea férrea es como el curso de un río : las gentes construyen casas y se establecen cerca de la estación ferroviaria ; de este modo la población de Londres se ha extendido en un radio de más de veinte millas en torno de la antigua ciudad.

Sin Jorge Stephenson, Sir Rowland Hill, no hubiera podido llevar á cabo ninguna reforma, la locomotora fué la que hizo posible la disminución en el precio de las comunicaciones postales. Los coches correo jamás hubieran podido realizar el actual servicio : hoy las cartas, los libros y los periódicos circulan en grandes cantidades, con maravillosa economía y extraordinaria rapidez y regularidad.

Dos fiestas conmemorativas de la apertura de los ferrocarriles, se han celebrado desde la muerte de Jorge Stephenson acá ; la primera fué el aniversario del ferrocarril de Stockton á Darlington, y tuvo lugar el 27 de Septiembre de 1875, cuya línea se construyó para facilitar el envío de carbón á la costa, así como á las poblaciones del interior. Actualmente forma parte del ferrocarril del Nordeste y tiene 2.490 millas de largo.

La segunda fiesta de la misma índole tuvo lugar, no en Liverpool, donde primero se alcanzó el triunfo de la locomotora para la conducción de pasajeros, sino en Turín, ¡ en el Piamonte ! El reino de Italia fué de los primeros en reconocer las ventajas derivadas de poner en comunicación y unir las grandes provincias y ciudades del Estado.

La fiesta conmemorativa de Turín, fué dignamente celebrada el 8 de Octubre de 1879, hallándose presente el rey. Hubo manifestaciones y una gran ovación, descubriéndose una hermosa estatua de Stephenson, esculpida en mármol y colocada frente á la magnífica estación del ferrocarril. Inmediatamente después de este acontecimiento, el rey de Italia, con elevado pensamiento y suma bondad confirió la orden del mérito al autor de esta obra, por haber publicado la biografía del gran ingeniero.

El centenario del nacimiento de Jorge Stephenson, se celebró el 9 de Junio de 1881 ; y tuvo lugar en Londres, Chesterfield y Newcastle, en cuya época se hizo un esfuerzo para terminar el asilo de huérfanos de ferrocarriles en Derby, y establecer un instituto de segunda enseñanza en Newcastle ; cosas ambas de indiscutible utilidad, á las cuales todos los amantes de la cultura y la beneficencia, han de desear prosperidad.

S. S.