

que se informara si había ocurrido alguna novedad. Supe después que el dinero llegó á su poder en Portobello cuando ya estaba casi en la agonía, por lo que la infeliz ya no pudo volverme á escribir más. »

Una de las ciencias exactas cuyo estudio interesó más al joven Stephenson, durante su permanencia en Edimburgo, fué la Geología. La situación de la ciudad, emplazada en el centro de un distrito de formación geológica sumamente interesante y fácilmente accesible á la general investigación, debió influir favorablemente en la determinación referida. El profesor Jameson acostumbraba con frecuencia a hacer excursiones con sus discípulos, armados de martillos, cinceles y otras herramientas, internándose con ellos en los campos que rodeaban la población para acostumarlos á la observación y hacer que aprendieran á leer en el libro abierto de la naturaleza. El profesor, que por lo general, era grave y taciturno, en tales ocasiones se transformaba, haciéndose locuaz y expansivo. Sintiendo por la rama especial de la ciencia un entusiasmo que constantemente iba en aumento, lograba inspirárselo fácilmente á sus discípulos, quienes, de este modo, no sólo conseguían instruirse de la manera más agradable posible, sino que al mismo tiempo hacían ejercicio y disfrutaban del aire libre, en medio de un paisaje soberbio y en amable y alegre compañía.

Al terminarse el curso, el catedrático emprendió una excursión á lo largo del Gran Glen de las Tierras Altas, en la línea del Canal caledoniano, acompañado de un grupo formado por sus mejores discípulos, entre los que se encontraba Roberto.

Los excursionistas pasaron al pie de Ben-Nevis; examinaron la famosa y antigua orilla del mar, conocida con el nombre de « los caminos paralelos de Glen Roy », prolongando el viaje hasta Inverness; explicándoles el profesor entretanto, el modo de hacer observaciones en un país montañoso. Roberto Stephenson poco antes de morir hablaba en términos encomiásticos, tanto del placer, como de la enseñanza derivada de excursiones tan agradables. « Mucho he viajado, y he disfrutado bastante — decía — pero aquellas expediciones botánico-geológicas, no las olvidaré nunca y estoy tentado de embarcarme en el *Titania*, para hacer un viaje á lo largo de la costa oriental de Escocia, volviendo al sur, por el canal de Caledonia, á fin de templar el ánimo con el recuerdo de ese primer viaje, el más bello de mi vida. »

Roberto hacia fines de verano, regresó á Killingworth para reanudar su interrumpido trabajo. Los seis meses de Universidad le costaron á su padre ochenta libras, pero las recuperó con exceso, con la instrucción científica adicional que su hijo había recibido y la muestra de aplicación y capacidad que podía ostentar, mostrando el premio que había ganado en matemáticas, en la referida Universidad.

Añadiremos de paso, que por aquella época Jorge Stephenson, después de haber permanecido viudo durante catorce años, se unió en 1820 á su nueva consorte Isabel Hindsmards, hija de un labrador respetable de Blarck-Callerton. Isabel era mujer de excelente carácter, sensible é inteligente y de alma buena y afectuosa. Roberto, el hijo de su

esposo, al que ella amaba tanto como si hubiera sido suyo propio, habló constantemente de ella prodigándole los mayores elogios. Es indudable que tan bondadosa mujer, contribuyó en gran parte á ser la ventura de su hogar doméstico.

En Killingworth circulaba el rumor de que, veinte años antes, cuando Stephenson vivía en Black-Callerton, como encargado de máquinas, había pretendido á la señorita Hindsmards, y no habiendo sido correspondido, por despecho, contrajo matrimonio con la sirvienta de Paterson. Sin embargo un hermano de la interesada, afirmó al autor que todo era pura invención, completamente desprovista de fundamento.

CAPÍTULO VIII

Jorge Stephenson ingeniero del ferrocarril de Stockton y Darlington.

Es muy probable que el lento progreso realizado por los ferrocarriles en la estimación pública, fué debido en gran parte á los inciertos éxitos alcanzados por los proyectos primitivos. No nos referimos á los tranvías y pequeñas líneas que servían de intermediario entre las minas y talleres de fundición con los puntos de embarque puesto que estas líneas resultaron convenientes y económicas, generalizándose su uso lo mismo en Durham y en Northumberland, que en el Sur de Gales y en Escocia, así como en todos los distritos mineros. Es de notar, sin embargo, que ninguno de estos ferrocarriles estaba destinado, al servicio público y a pesar de que el tranvía de Merthyr y Tydvil, el ferrocarril de Sirhoway y otros del sur de Gales habían sido construídos al amparo de leyes especiales, estaban al servicio exclusivo de los dueños de minas y de altos hornos, á cuya costa se habían construído.

La primera ley de ferrocarril público, fué votada en 1801. Autorizaba la construcción de una línea de Wandsworth á Croydon, con el nombre de