

tico, sin que por esto mirara con desprecio la enseñanza que proporcionan las correctas teorías. Lo primero que tenía en consideración al proyectar una línea férrea, era lo que mejor respondería al fin deseado, ó usando sus mismas palabras, «lo que asegurara el máximum de utilidad obtenido con el mínimum de recursos.» Ante todo, era un hombre en quien se podía confiar sin reservas por lo cauto, investigador y experimentado, siguiendo de cerca la línea de conducta trazada por su padre, cuyas máximas citaba con frecuencia.

En su trato social, era sencillo, agradable y modesto, á pesar de lo cual, ó tal vez por esto, ejercía en torno suyo una influencia avasalladora. Sir Juan Lawrence decía que era, entre todas las personas que conocía, la que más le agradaba encontrar, porque su varonil entereza, unida á su modestia y sencillez, le cautivaban en alto grado. Roberto no sólo era admirado y distinguido por hombres de semejante calibre, sino que las mujeres y los niños sentían igualmente por él vivas simpatías. Colocándose al nivel de los demás, lograba encantarlos, por su excesiva bondad y amable carácter, y por su palabra franca y expresiva.

Además, su gran fortuna le permitía realizar muchos actos generosos, de un modo recto, noble y desprovisto de ostentación, no dejando que su mano derecha supiera lo que la izquierda realizaba.

Entre los muchos actos de esa índole que se hicieron del dominio público, podemos mencionar el siguiente, por referirse á la manera delicada que tuvo de corresponder á los servicios que tanto

él como su padre, habían recibido del Instituto Literario y Filosófico, de Newcastle, cuando muchos años antes trabajaban juntos como compañeros, ocupados en experimentos en su humilde casita de Killingworth.

El Instituto se veía agobiado por una deuda de 6.200 libras, que dificultaba su desenvolvimiento y embarazaba su marcha como centro de cultura; con objeto de sacarlo de tal situación, Stephenson ofreció pagar la mitad de dicha suma siempre que los demás que sostenían el Instituto contribuyeran con el resto, y á condición también de que la suscripción anual se redujera de dos guineas a una, á fin de que pudieran extenderse los beneficios de semejante asociación; la proposición se aceptó por la junta reunida en asamblea y la deuda quedó extinguida.

Tanto al padre como al hijo se les ofrecieron honores que ambos declinaron cortésmente. Durante el verano de 1847, se le propuso á Jorge Stephenson la representación nacional por el distrito de South Shields; pero sus ideas políticas se hallaban muy poco definidas. Tan ocupado había estado durante toda su vida en cuestiones prácticas, que apenas había tenido tiempo para formar idea del estado político de su tiempo; y las consecuencias de la lucha electoral hubieran podido parecerle más funestas que los interrogatorios á que tuvo que verse sujeto ante la Cámara reunida en Asamblea.

« La política — solía decir — es todo cuestión teórica, no habiendo en ella nada

estable. Corre con la misma facilidad que las arenas del mar, y en ella me encontraría fuera de mi elemento. » De acuerdo, pues, con esta idea tuvo el buen sentido de no admitir la representación que se le ofrecía.

Sin embargo, sir José Paxton nos ha informado de que, á pesar de lo dicho, había una cuestión sobre la cual tenía formado un criterio personal ; la cuestión del libre cambio. Las palabras que empleaba sobre el particular eran terminantes : « Inglaterra — decía — es y debe ser una nación eminentemente comercial ; nuestros diques y nuestros puertos no son otra cosa que mercados cuyas puertas deben permanecer constantemente abiertas. »

Es curioso observar que respecto á este asunto, su hijo adoptó la opinión contraria, figurando al lado de los más intransigentes proteccionistas, apoyando las leyes de la navegación y combatiendo el libre cambio, hasta el punto de votar al lado del coronel Sibthorp, el señor Spooner y otros 53 por el estilo, el 26 de Noviembre de 1852. Roberto hablaba en términos enérgicos de la traición hecha al partido proteccionista por su jefe nato, agregando, movido por la pasión, que jamás perdonaría á Peel. Pero en el porvenir, Roberto Stephenson será juzgado por las obras que realizó como ingeniero, más que por sus actos políticos ; y afortunadamente estos últimos no podían llegar ni con mucho á la importancia de aquéllas, que tan gran servicio prestaron á la industria, al comercio

y á la civilización en general, á causa de la facilidad que los ferrocarriles construídos por él proporcionaron á la libre comunicación entre los hombres de todas las partes del mundo. En 1850, hablando en una reunión íntima observaba :

« Me parece que fué ayer cuando tomé parte en calidad de ayudante, en el tendido de la línea del ferrocarril de Stockton á Darlington : desde entonces, el de Liverpool á Mánchester y un centenar de otros de igual ó mayor importancia, han surgido por todas partes. Al volver la vista hacia tan gigantescas empresas, efectuadas en tan corto espacio, me parece como si hubiéramos realizado en nuestros tiempos la fabulosa leyenda de la vara mágica. Se han cortado montes, se han elevado valles y cuando estos sencillos recursos no han bastado, se han levantado altos y magníficos viaductos, perforándose las montañas que se atravesaban en el camino, siendo estas obras pruebas elocuentes de la indomable energía de la nación y de la destreza sin rival de nuestros obreros. »

Respecto á los inmensos beneficios que ha reportado á la humanidad el ferrocarril, no es posible que haya opiniones divergentes. Los ferrocarriles son acaso la mayor demostración de las inmensas proporciones que la organización del capital y el trabajo puede alcanzar en las sociedades modernas. Y aunque han ocasionado, desgraciadamente, grandes pérdidas a muchos, éstas han tenido siempre un carácter individual, en tanto que, considerado desde el punto de vista

nacional, el bien ya alcanzado ha sido enorme. Si se tiene en cuenta lo que ha contribuido á extender por todas partes los medios de facilitar la vida, abriendo nuevos campos á la industria, aproximando las naciones y promoviendo de ese modo los grandes fines de la civilización, la fundación del sistema ferroviario, llevado á cabo por Jorge Stephenson y su hijo, debe considerarse como uno de los acontecimientos más importantes, sino el mayor, de los ocurridos en la primera mitad del siglo XIX.

FIN

ÍNDICE DE CAPÍTULOS

PRÓLOGO.....	v
CAPÍTULO PRIMERO	
Las cuencas carboníferas de Newcastle. — Juventud de Jorge Stephenson.....	1
CAPÍTULO II	
Newburn y Callerton. — Jorge Stephenson aprende a ser ayudante de máquina.....	20
CAPÍTULO III	
De encartado de máquina en Willington-Quay y en Killingworth.....	34
CAPÍTULO IV	
Los Stephenson en Killingworth. — Educación de padre é hijo por el propio esfuerzo.....	55
CAPÍTULO V	
La máquina locomotora. — Jorge Stephenson empieza á mejorarla.....	75
CAPÍTULO VI	
Invento de la lámpara de salvamento « Georgina ».....	106