

V

El ferrocarril del Oeste. Llegada á San Francisco.

A las ocho de la noche nos instalamos en uno de los coches del ferrocarril del Oeste, para seguir hasta Chicago la línea llamada: «New York central and Hudson rail road.» Desde Chicago hasta Omaha, límite occidental de las vías ferreas de la Union antes de que se construyese el gran ferrocarril al través del desierto, debíamos continuar en la línea llamada «Chicago and New York rail road.» Finalmente, desde Omaha hasta San Francisco seguiríamos en la nueva y única vía, terminada en Mayo de 1869 por las dos compañías «Union Pacific» y «Central Pacific,» la primera de las cuales construyó la línea entre Omaha y Ogden, y la segunda desde este último punto hasta San Francisco.

La distancia total que recorre este enorme ferrocarril entre New York y San Francisco, se estima en 3296 millas, ó sea en cerca de 1300 leguas mexicanas, longitud que excede con mucho á los mayores que pueden medirse en Europa, incluyendo en la medida al conjunto de las naciones occidentales y centrales de

esta parte del mundo. Deduciendo de ella la parte de vía existente antes de Noviembre de 1865, resulta que la línea terminada en Mayo de 1869 es de 1776 millas inglesas, equivalentes casi á 682 leguas de México, la cual se ejecutó en un espacio de tiempo que es solo de *tres años y medio*.

Este prodigio consumado por la actividad anglo-americana, bien que poderosamente ayudada por la cooperacion de su gobierno, no se comprenderá en todo su valor sin tener presente que la nueva vía se extiende al través de inmensos desiertos desprovistos de todo, y á los cuales era preciso llevar desde las ciudades orientales de la Union, no solamente los víveres para la multitud de trabajadores que se emplearon en la obra, sino tambien gran parte de la madera, que es sumamente escasa en aquellas extensísimas llanuras.

No obstante que al ver terminada esta obra sin igual, no puede dejarse de tributar un voto de admiracion al pueblo que la llevó á cabo; comprendiendo tambien que la circunstancia de que este *gran puente de hierro*, como le llaman los americanos, estaba destinado á enlazar dos grandes centros de poblacion y de comercio, y por tanto, que el interés ó la expectativa de una fructuosa especulacion debió alentar vigorosamente el conocido espíritu emprendedor de nuestros vecinos; y teniendo igualmente en cuenta que el gobierno era el mas interesado en su ejecucion; hay, sin embargo, que convenir en que acaso no se habria ejecutado, al menos en tan corto tiempo, sin la guerra civil que estuvo á punto de dividir en dos ó tres fracciones á la gran República. En efecto, desde hace muchos años existia el proyecto de comunicar por medio de una vía férrea el Este con el Oeste de la Union. Los pobladores de unos y otros Estados clamaban unánimes por la realizacion de la obra; pero los capitalistas y especuladores, siempre previsores y desconfiados á pesar de los guarismos con que los interesados en esta importante mejora intentaban

demostrarles la ventaja de las ganancias, aun respecto del gran costo de la empresa; á pesar de todo esto, decimos, los capitalistas no se habian aventurado á entrar en ella, sino hasta despues de haber visto que las circunstancias políticas obligaron al gobierno á impulsarla de una manera decidida y eficaz.

Durante la guerra civil todo el vasto territorio occidental de la Union, comprendido entre nuestras fronteras, las del Canadá y el Oceano Pacífico, no estaba defendido mas que por fuertes aislados, suficientes para contener á los salvajes, pero del todo ineficaces para las circunstancias del momento. Esto era tanto mas digno de atencion, cuanto que entre los proyectos de los separatistas entraba tal vez el de proteger la formacion de la república occidental, compuesta precisamente de aquel territorio. El gobierno unionista, comprendiendo la facilidad con que un ejército del Sur, con su base de operaciones en Texas, podria invadir las ricas regiones de California para proteger el plan de la excision del Oeste, pulsaba al mismo tiempo la dificultad de impedirlo á tan enorme distancia, y al través de desiertos tan inaccesibles, por decirlo así, para una fuerza capaz de contener la invasion. Urgido, pues, por este peligro evidente, hizo la concesion á las compañías que antes he mencionado, asignándoles fuertes subvenciones en tierras y en dinero.

La concesion tuvo lugar en 1862, fijando en catorce años el máximo de tiempo para la terminacion de la obra, y cediendo á las compañías los lotes alternativos de terrenos comprendidos en las dos zonas, de veinte millas de anchura cada una, á un lado y otro de la vía. Como cada lote es de 640 acres, la cesion de tierras equivale á 12800 acres (5180 hectaras) por cada milla de vía férrea; de modo que es de cerca de 9.200000 hectaras (5240 leguas cuadradas mexicanas) la extension de los terrenos que ha pasado á ser propiedad de las compañías «Union Pacific » y «Central Pacific.»

En cuanto á la subvencion en numerario, el gobierno concedió \$16000 por cada milla de vía construida en terreno plano; \$32000 por igual extension en terreno mas fragoso, y \$48000 por milla en la parte de las montañas. El desembolso total que esto le produjo fué de \$ 53.121632.

Reuniendo á esta suma en efectivo el valor de las 5240 leguas cuadradas á que asciende próximamente la concesion de los terrenos, he oido estimar en 150 millones de pesos la total subvencion del gobierno. Esta apreciacion me parece, sin embargo, muy exajerada, pues supondria un valor superior á 18000 á cada legua cuadrada, lo cual evidentemente no puede admitirse, aun en la actualidad, tratándose de terrenos en gran parte desiertos. Suponiendo que con el tiempo lleguen las tierras á adquirir ese precio y aun otro mayor, es claro que no lo tenian en el momento de la concesion, y no deben valorizarse así para calcular la cooperacion del gobierno. Podria, á lo mas, estimarse en la mitad aquel valor, y en tal caso montaria á cosa de 100 millones de pesos la totalidad de la subvencion, ó sea á unos \$ 56306 por milla de ferrocarril.

Por lo que respecta al costo total de esta línea, en la cual se han empleado 300000 toneladas de rieles, se calcula en 188 y medio millones de pesos, lo que acaso no sea muy exagerado atendidas las dificultades de ejecucion que ofrecia el desierto en general y la parte montañosa en particular. Y calculando, en efecto, á razon de \$100000 milla con inclusion del material rodante y de todo lo que se necesita para el servicio, resultan cerca de \$178.000000 por valor de la vía.

De todos estos guarismos se deduce que el gobierno de los Estados Unidos cooperó, por lo menos, con la mitad del costo total del ferrocarril, y si bien son incalculables las ventajas que ha sacado y sacará de esta obra, se concibe que tal vez no la habría impulsado con tal vigor si no hubiera visto en ella el único remedio

contra un peligro que era asunto de vida ó muerte para la Union. Tambien esta breve historia de la vía prueba la inmensa dificultad que existe, aun en los países de mas movimiento mercantil, agricultor é industrial, para que compañías particulares acometan este género de empresas, sin contar con una fuerte ayuda por parte de los gobiernos. Y hay que advertir que en el caso actual, los extremos, los cimientos, por decirlo así, del *gran puente de hierro* estaban representados por dos centros muy considerables de poblacion y de comercio, á pesar de lo cual el interés de los especuladores no era bastante seguro, por no ser acaso suficientemente apremiantes las necesidades de aquellos dos centros, para aventurar las fuertes sumas indispensables para la realizacion de la idea, y fué preciso que un fin político, mas que otra cosa, hiciese asociar al gobierno con los especuladores para que se llevase á efecto.

No me ha parecido inútil consignar en esta memoria los anteriores apuntes relativos al ferrocarril anglo-americano del Oeste, porque acaso puedan servir en mi país, especialmente cuando se ocupa con tanto ardor en la importantísima cuestion de las vías férreas. Yo por mi parte he indicado ya en otro lugar mis opiniones respecto de ellas, y como son el resultado de observaciones que he hecho en otros pueblos rodeados de mejores condiciones que el nuestro, expresion de la mas cempleta buena fé y del mas ardiente interés por todo lo que se relaciona con el bien de mi patria, no tengo inconveniente en repetirlas, condensándolas en la creencia de que los ferrocarriles son para nosotros una cuestion hasta cierto punto secundaria, respecto de la necesidad mas urgente en que estamos de aumentar nuestra poblacion.

No es mi ánimo emprender la descripcion del gran ferrocarril del Oeste; pero aun cuando lo fuera, careceria por completo de datos suficientes para hacerla, porque la extremada rapidez con que lo recorrí sin detenerme

en ninguna parte, es de todo punto incompatible con la formacion de apuntes y la recoleccion de informes y noticias indispensables para una descripcion. El tren *express* que nos conducia, casi no cesaba de correr á todo vapor mas que el tiempo estrictamente indispensable para que los pasajeros tomaran sus alimentos, ó por mejor decir, para salvar las apariencias haciéndoles creer que se les concedia el tiempo necesario para tomarlos. Anunciándose, en efecto, de quince á veinte minutos de detencion para cada almuerzo ó cada comida, á veces al amanecer, otras al medio dia y no pocas al anochecer, era en primer lugar muy difícil estar dispuesto para tomar esos alimentos á unas horas tan variadas é irregulares. En segundo lugar, mientras se servian las comidas, despues de detenerse el tren, de bajar los pasajeros, de instalarse, etc., trascurrían muchos minutos, y con frecuencia el pito de la locomotora, anunciando la partida, nos obligaba á abandonar la mesa cuando comenzaban apenas á servir, y por el simple hecho de haber entrado al comedor, era preciso pagar la cuota como si realmente se hubiera tomado un abundante almuerzo ó una succulenta comida.

Los primeros dias nos fué tan mal en este particular, que recurrimos al expediente de proveernos de algunos comestibles para hacer nuestras comidas dentro de los coches á la hora que nos parecia mas conveniente. Así procedimos algunas veces; pero otras no era esto practicable, ya por falta de tiempo para que se nos preparasen nuestras provisiones, ya por no encontrarlas preparadas, á causa de que en las estaciones se reservaban para servir las en la mesa.

Por lo demás, los coches se prestan admirablemente, no solo para comer en ellos, sino tambien para escribir, para leer y para otros muchos ejercicios de este género, casi con tanta comodidad como podria uno hacerlo en el gabinete de su propia casa. Los carros-dormitorios

de Pullman, llamados enfáticamente *Pullman's palace sleeping cars*, tienen en verdad tal construcción y ofrecen tantas comodidades, que son evidentemente superiores á todo cuanto en su clase he visto después en Europa. El *palacio-dormitorio ambulante* presenta durante el día el aspecto de un elegante salón, en donde el viajero puede gozar á su arbitrio de la sociedad de damas y caballeros, ó bien entregarse al estudio, á la lectura ó á la escritura en el departamento que le pertenece. Los asientos son comodísimos, y por lo menos de doble amplitud que en los carros europeos, siendo posible aun permanecer acostado en ellos. Por medio de un sencillo mecanismo se improvisa delante de cada asiento, cuando así lo desea su dueño, una pequeña mesa de cosa de una yarda de largo, suficientemente firme para comer y aun para escribir sobre ella, y con igual facilidad se hace desaparecer tan luego como ya no se necesita.

Las brillantes pinturas, los cristales labrados, los dorados de las paredes y del techo y los mullidos sofás, completan la ilusión de hallarse el pasajero en una sala elegante, sobre todo teniendo en cuenta que la parte central de los amplios coches está enteramente despejada, y por tanto permite libre tránsito para pasearse ó para pasar á los gabinetes excusados y á los de tocador, que se hallan en los extremos de cada coche. Los fumadores mismos pueden dedicarse á su pasatiempo favorito, ya sea en las plataformas, circundadas de barandillas, ya en el interior de los coches en el saloncito destinado á ese objeto en el extremo opuesto al del tocador.

Las señoras que viajan con niños pequeños, tienen también departamentos especiales y reservados mediante un aumento en el precio del pasaje, en los cuales, siempre que lo desean, se encierran para no molestar á los demás ni ser molestadas por ellos. Nada, en fin, se ha omitido para hacer *confortable* el largo viaje, y solo la trepidación y el estruendo del pesado tren patentizan

una velocidad de traslacion, que asciende, en término medio, á mas de 36 kilómetros por hora.

Por la noche el salon cambia de aspecto: entonces es cuando se convierte en dormitorio. A cierta hora entran los criados, y en unos cuantos minutos *trasforman* los asientos en camas. De cada dos asientos hacen un lecho de reposo, que queda á poca altura del piso, y tambien hacen descender otro del techo, que resulta á cosa de un metro sobre el primero. Todo el mecanismo de esta operacion es tan sencillo al mismo tiempo que tan ingenioso, que la conversion se practica en momentos; y nadie al ver el salon durante el dia, podria ciertamente imaginarse que debajo de los sofás y detras de los lujosos dorados que adornan la techumbre, existen mullidos colchones y almohadas, blancas sábanas, tupidas mantas y discretos cortinajes, que encierran toda una promesa de siete ú ocho horas de un sueño reparador, el cual ha de ir á terminar á 60 leguas del punto en que se comience.

Las camas son tal vez mas ámplias que las de los camarotes de un buque, y sin duda alguna mas aseadas, en atencion á que en tierra es mas fácil que en el mar renovar con frecuencia las ropas. Con excepcion del ruido y de las sacudidas del tren, á lo que por otra parte pronto se acostumbra uno, se creeria estar á bordo de un elegante vapor.

Por mas que nos sean ya tan familiares todas estas maravillas de la moderna civilizacion, no puede dejar de notar un observador lo que todas ellas van contribuyendo á modificar las costumbres. Cuando veia yo á tantas damas jóvenes y hermosas que, llegada la hora de reposo, se dirigian tranquilamente á sus camas para desnudarse al solo abrigo de una cortina, y esto en medio del desierto, rodeadas de hombres tal vez desconocidos, no me era dable evitar que viniesen á mi memoria los tiempos, no muy remotos aún, en que una pudorosa lady se habria estremecido de horror solo al

figurarse dormir confiada al lado de un hombre extraño, del que únicamente lo separara un delgado tabique de madera, marca mas bien de límite de propiedad que defensa material, y á cuyas miradas solo se ocultara con unas flotantes y ligeras cortinas. Reflexionaba en que si debería traducirse esta trasformacion de hábitos, simplemente por una concesion que el pudor se veia obligado á hacer á la ley de la necesidad, ó si era por el contrario la expresion de la confianza en la moralidad general, en las garantías que á todo el mundo imparte una legislacion vigorosa, y como tal respetable y respetada. Para decidirse por el primer extremo, aun prescindiendo de otras muchas consideraciones, seria preciso ver que únicamente viajasen mujeres desvalidas, ó de pobre condicion, ó bien que las de una posicion social mas elevada solo lo hiciesen rodeadas de sus deudos. Pero cuando no es así, sino que se ven con tanta frecuencia, especialmente en los Estados Unidos, jóvenes de buena posicion y de irreprochables costumbres que recorren solas, por gusto y no por necesidad, inmensas distancias; y cuando es tan raro que sean objeto de algun atentado, no se puede dejar de convenir en que la moralidad, como todo, manifiesta la benéfica influencia de la civilizacion. Y este progreso tiene mucho de espontáneo, pues si bien en todo país culto está la moralidad protegida por las leyes, nunca serian estas bastante fuertes para conservarla y aumentarla, si á la vez no se hubiese ido arraigando por conviccion en todas las inteligencias cultivadas, y en los que lo están menos por el simple hábito de respetar lo que aquellas respetan.

En pocos paises es tan considerada la mujer como en los Estados Unidos, pues esa consideracion llega allí á un grado tal, que degenera á veces en exagerada, convirtiendo á algunos individuos de esta hermosa mitad del género humano en verdaderos tiranos exigentes y malévolos, ó en séres equívocos que aspiran á ocupaciones, posicion y derechos de todo punto

incompatibles con las obligaciones que les impone su sexo, y que serán siempre rechazados por la razón y la filosofía. Bien es que por desgracia, no solo la mujer, sino la humanidad entera, es inclinada á alegar derechos mas bien que á reconocer obligaciones; esto es, á hacer preponderar el egoismo sobre el altruismo; y solo una educación bien dirigida y una sabia legislación, son capaces de establecer el conveniente equilibrio entre ambos sentimientos opuestos, á fin de hacer convergentes sus resultados hácia el mismo objeto, cual es el bien de la sociedad.

Sin estar por mi parte animado de esa pueril y sistemática admiración que sienten algunos por el pueblo anglo-americano, y que les hace ver virtudes hasta en donde no las hay, es preciso tributarle plena justicia, entre otras cosas, en el respeto de que circunda á la mujer, y sobre todo, en el muy profundamente arraigado que tiene en general por la ley. Sin esta virtud no podría ser republicano ni se habría elevado á tan grande altura. Aun la terrible ley Lynch, nacida en ese mismo pueblo, pierde á mis ojos una parte de su barbarie cuando la considero como la manifestación del sentimiento irresistible que impele á reprimir y castigar con entera energía todo atentado contra la comunidad, en aquellos casos en que por cualquiera causa no pueda ser inmediatamente reprimido y castigado por las leyes ordinarias, como sucede á veces en las sociedades imperfectas ó en vía de formación, y aun en las ya formadas, respecto de ciertos crímenes que las leyes no refrenan suficientemente.

En la mañana del 8 de Octubre pasamos por las poblaciones de Syracuse, Rochester y Buffalo, continuando la mayor parte del día por las orillas del lago Erie hasta la ciudad de este nombre, y hácia el anochecer atravesamos la de Cleveland. Como es tan poblada toda la parte oriental de la Unión, á cada instante pasábamos, durante los primeros días, por infinidad de ciudades y

pueblos de mas ó menos importancia, pero en todos los cuales se nota esa animacion, esa vida producidas por una poblacion activa y laboriosa. El dia siguiente á cosa de las nueve de la mañana llegamos á Chicago, en donde cambiamos de trenes. Una hora despues proseguiamos nuestro camino pasando por Dixon y Sterling, cruzando varios tributarios del Mississipi, y en la tarde el mismo Mississipi, cuya anchura, aunque muy inferior á la que tiene cerca de su desembocadura, es sin embargo considerable; de suerte que el puente por el cual atraviesa el tren, es una obra de importancia. Tambien lo es el gran puente de hierro construido sobre el Missouri, que se pasa muy poco antes de llegar á Omaha, y que nosotros atravesamos el 10 de Octubre por la mañana.



Puente de Omaha

La abundancia de ríos navegables es general en todo el territorio de la Union anglo-americana; pero sin duda alguna cerca de los grandes lagos del Norte es en donde se hacen sentir mas los inmensos beneficios de la navegacion interior. La ciudad de Erie, la de

Chicago á orillas del lago Michigan, y otras muchas, son verdaderos puertos situados á gran distancia del mar. Su tráfico es enorme, y aunque no fuera mas que por esta causa, se comprende que haya prosperado tanto y con tal rapidez nuestra vecina República, tan felizmente dotada por la naturaleza. ¡Quién pudiera cambiar todas las minas de oro y plata de que estamos en México tan orgullosos, por esos extensos rios y magníficos lagos, que convidan, que obligan á la poblacion, por decirlo así, al movimiento, al comercio, y con ellos al frecuente contacto de los pueblos mas distantes! ¡Qué poco ha tenido que hacer allí la mano del hombre! Cualquiera raza habria prosperado rodeada de aquellas circunstancias; cualquiera, tambien, en las nuestras hubiera sido mas lenta en su progreso, detenida de continuo por obstáculos que exigen una lucha incesante entre el hombre y la naturaleza. Es preciso que estén muy preocupados en contra de México, que sean muy ignorantes ó muy malévolos los que intentan medir nuestra prosperidad con el mismo módulo con que estiman la de los Estados-Unidos, y los que nos echan en cara nuestra fatal postracion, cerrando los ojos sobre la evidente superioridad que, en su conjunto, tiene ese país respecto del nuestro.

En Omaha tomamos los trenes de la Compañía «Union Pacific,» y partimos á cosa de medio dia, despues de algo mas de dos horas de detencion. Ibamos ó entrar en el desierto, y teniendo presente lo que habiamos sufrido en lo relativo á alimentos, calculamos que deberia ser peor en la parte menos poblada de la vía, por lo cual hicimos algunas provisiones con el fin de independernos en lo posible de las comidas de las estaciones en *table d' hôte*. Siempre he creido, por lo que he visto en todas partes, que los dueños de *restaurants* en las estaciones de los caminos, cuentan, como un poderoso elemento de ganancia, con el cortísimo tiempo que se concede á los viajeros para comer, reducido todavía mas

por las dilaciones del servicio, ya sean accidentales ó ya calculadas. Estas últimas no son tal vez los recursos de ganancia menos eficaces, especialmente respecto de los extranjeros que no conocen el idioma del país. Alguna vez me sucedió, así como á mis compañeros, que un criado me preguntase lo que deseaba tomar, y despues de ofrecerme que seria servido al instante, se marchase sin obedecer mis órdenes, con el pretexto de la multitud de pasajeros á quienes tenia que atender. Venia en seguida otro criado para hacer poco mas ó menos lo mismo; y como en gritos á los sirvientes y en reclamaciones al *maître d' hôtel* se pasaba una buena parte del tiempo concedido, nos veiamos en la alternativa de comer muy de prisa, muy mal y lo que se podia, ó de recurrir, no obstante nuestra repugnancia, á la costumbre anglo-americana de apoderarse de un trozo de jamon, de queso, de pan, etc., para comerlo de pié ó dentro de los coches.

Las inmensas planicies en que entramos casi inmediatamente despues de partir de Omaha, bien regadas por el rio Platte y sus numerosos tributarios, comienzan ya á poblarse y á cultivarse. A muy cortas distancias unas de otras, se cuentan ya bastantes fincas rústicas, pueblecillos y ganaderías, además de los considerables núcleos de poblacion establecidos en todas las estaciones del ferrocarril. Son proverbiales la facilidad y rapidez con que se forman las ciudades en los Estados Unidos. La de Omaha, que hace unos diez y seis ó diez y ocho años era un insignificante villorio, cuenta hoy cosa de 20000 habitantes; y lo mismo sucederá probablemente dentro de algunos años con todos los lugares en que hoy casi no existen mas que las simples estaciones de la vía férrea.

Todas aquellas grandes llanuras en que, durante los tres dias que se emplean en atravesarlas por ferrocarril, no se ve casi un solo árbol, tienen un ligero ascenso hácia el Oeste; pero tan poco perceptible en

la extension que puede descubrirse hasta el horizonte, que únicamente por el decremento gradual y continuo de las indicaciones del barómetro y del termómetro, conociamos que íbamos subiendo. Ya la estacion de Sidney, situada á unas veinte horas de Omaha, tiene 1241 metros de altura sobre el nivel del mar; y la pequeña poblacion de Cheyenne, que está exactamente á la mitad de la distancia entre Omaha y Ogden y que cuenta actualmente 3000 habitantes, se halla 600 metros mas elevada que Sidney. El desnivel total entre Omaha y Cheyenne es de 1547 metros por una distancia de 830 kilómetros entre ambas poblaciones, lo cual produce una pendiente media que no llega á 0.002.

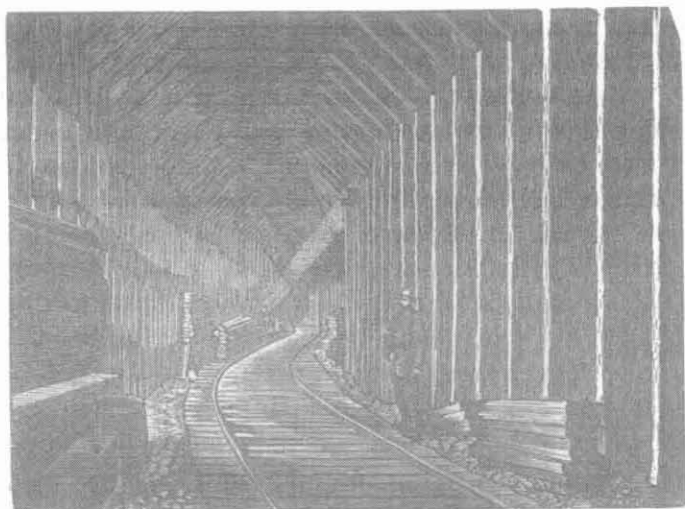
Se comprenderá por estos datos que las extensas planicies del antiguo desierto se parecen al Océano con toda su monotonía cuando está tranquilo. Como él, presentan un horizonte perfectamente circular en todas direcciones, y apenas se ven aquí y allá algunas leves ondulaciones del terreno ó ligeras eminencias que, lejos de destruirla, hacen mas completa su semejanza con el mar. Allí, como en medio del Océano, es observable el orto y el ocaso del sol sin el menor obstáculo; y por la falta de puntos de referencia con que poderse orientar, creo que una vez perdido en el inmenso desierto, seria imposible salir de él sin recurrir á la brújula y al sextante como lo hace el marino para dirigir su embarcacion.

Desde Cheyenne, y hácia la parte occidental del horizonte, comienzan á distinguirse los primeros vértices de las montañas Rocallosas, como se ven desde la alta mar las partes mas elevadas de una costa escarpada. El terreno empieza á ser un poco mas fragoso, y el ascenso general hácia la cordillera mas perceptible. La temperatura decrece con mayor rapidez, y todo comienza á anunciar la proximidad de la region en que las nieves han puesto tan fuertes obstáculos á la comunicacion expedita por la vía férrea.

Poco antes de llegar á Cheyenne se pasan los primeros cobertizos de madera (snow sheds) con que en largos tramos ha sido preciso defender la vía contra la nieve. Estas galerías cubiertas se hacen en seguida mas y mas frecuentes en toda la region montañosa hasta las vertientes occidentales de la Sierra Nevada. Aunque interrumpidas en los terrenos algo abrigados por la naturaleza y de poca extension en otros lugares, son casi continuas en distancias considerables, de suerte que representan un fuertísimo gasto adicional á los muy cuantiosos que exige la conservacion del camino. Yo carecia de medios para estimar con alguna precision la longitud total de estos cobertizos; pero midiendo el tiempo invertido en recorrer los mas grandes, y tomando en cuenta la velocidad del tren, creo que en su conjunto no deben bajar de 14 á 16 leguas de largo, sin incluir en la medida los muy pequeños ni los que solo constan de una especie de muro vertical de madera, que únicamente defienden la vía por uno de sus costados.

Para apreciar debidamente todo el servicio que prestan al ferrocarril esos *aparta-nieves*, es necesario tener presente que en aquellas regiones son tan rigurosos los inviernos, que habitualmente el espesor de la capa de nieve que cae en uno solo, excede de 15 piés y á veces llega á 20. Sin los cobertizos seria, pues, imposible conservar expedita la vía, y aun salvarla de los furiosos aludes que descienden de las montañas en los deshielos durante la primavera. En consecuencia, las galerías tienen que ser muy sólidas, ya para soportar el enorme peso de la nieve que se aglomera en sus techos á pesar de la grande inclinacion con que están contruidos, ya para resistir el empuje de los torrentes en la época del deshielo, y para cuyo paso no son á veces bastantes los *thalwegs* ó barrancos que se forman naturalmente entre los flancos de dos eminencias contiguas.

Por estas consideraciones, no me sorprendió ni el gran espesor de los maderos empleados en la construcción de los cobertizos, ni la proximidad unos de otros con que están colocados, ni mucho menos la cantidad de \$10000 por milla en que se estima su costo de establecimiento, sin contar los no despreciables de reparación. Es frecuente, en efecto, que se destruya parte de las galerías, tanto por la acción de la intemperie y de los aludes, como por la accidental del fuego, originada por el paso de las locomotoras. Este último peligro obliga á la Compañía á tener constantemente lista una máquina poderosa, provista de bombas con un tren de ocho ó diez carros-estanques, que suministren el agua suficiente para hacer frente á cualquiera emergencia y salvar así los snow sheds, los puentes y demás construcciones de madera.



Los snow sheds

Todos estos inconvenientes, aun sin atender al principal y decisivo de una enorme distancia, demuestran la incalculable superioridad que sobre este

ferrocarril presentaría una vía interoceánica al través de nuestro territorio. Aun cuando la altura de este respecto del nivel del mar sea, en efecto igual, y en las regiones meridionales acaso superior á la de la parte montañosa del ferrocarril del Oeste, las menores latitudes de nuestro suelo producen una notable diferencia en sus condiciones climatológicas, siempre benignas aun en la zona mas septentrional. Las dificultades de construccion serian, pues, las mismas que ha sido preciso vencer en el territorio anglo-americano, si bien inmensamente reducido el costo de la vía en proporcion de la menor distancia que habria que atravesar, la cual escogida convenientemente no excederia tal vez de la mitad ó de la tercera parte de la comprendida entre New York y San Francisco. Pero la vía mexicana seria transitable con comodidad en todas las estaciones del año, sin necesidad de recurrir á otra clase de obras, como los snow sheds, que significan un importante aumento en los gastos ordinarios de explotacion. En consecuencia, el menor costo de los fletes de tierra, la mayor dulzura del clima, la pintoresca variedad de nuestro suelo, serian á no dudarlo, motivos suficientes para que mercancías y viajeros prefiriesen nuestra ruta en el creciente tráfico entre el Oriente y el Occidente, derramando á su paso todos los beneficios inherentes á la actividad mercantil, en las ahora casi desiertas regiones de este país.

El 11 de Octubre por la tarde, pasamos por la estacion de Sherman, que parece estar en la parte mas elevada del camino, estimándose su altura en 2512 metros sobre el nivel del mar, la cual es casi la misma á que asciende nuestro ferrocarril de Veracruz, y algo menos de 300 metros superior á la de la ciudad de México. Todas esas regiones pertenecientes al territorio del Colorado, que cuenta ya unos 60000 habitantes, tienen un clima seco y frio, pero reputado por uno de los mas sanos de la Union, hasta el punto de creerse

que la simple residencia en ellos por algun tiempo, cura radicalmente varias enfermedades reinantes en otros Estados, y con especialidad toda clase de afecciones pulmonares. Allí empieza tambien la zona argentífera y aurífera que ha producido tantos millones, sobre todo en estos últimos años, hasta llegar á originar un desequilibrio y la correspondiente depreciacion del valor de la plata respecto del oro.

Desde Sherman comienza á descender gradualmente el terreno hasta la parte mas baja del ancho valle, por donde corre el Green River á una altura de 1871 metros sobre el mar. En seguida vuelve á empezar el ascenso general hácia la Sierra Nevada, si bien con muchas alternativas de pendientes inversas, causadas por las diferentes serranías secundarias que surcan los territorios del Colorado y de Utah. El suelo es generalmente áspero, triste, desprovisto de vegetacion aun en las altiplanicies interpuestas en las montañas, y hácia el Suroeste asoman los primeros picos nevados de la cordillera de California. El frio se hace sentir con mas intensidad, indicando que continúa el ascenso. En Aspen el barómetro que llevaba el Sr. Fernandez y con el cual hacia frecuentes observaciones, señala casi la misma presion atmosférica que en la ciudad de México; y aquella estacion está efectivamente á 2388 metros sobre el nivel del mar, altura muy poco mayor que la de nuestra capital.

Desde la ciudad de Laramie, situada á poca distancia de Sherman, empezamos á ver á los trabajadores chinos empleados en la reparacion de la vía, y á cuya construccion contribuyeron en no pequeño número. Se ven tambien algunos descendientes de los primeros pobladores de este continente, los famosos *pieles rojas*, que durante tres siglos se han batido sin cesar con las razas conquistadoras de Europa, sin que estas hayan logrado ni someterlos por completo ni mucho menos civilizarlos. Hallándome en pleno país de mormones,

examinaba yo con curiosidad aquellos tipos de tres razas distintas reunidas en el mismo suelo, y sin perder cada una de ellas, á pesar de su contacto con las otras, los rasgos distintivos de sus respectivos caracteres.

El mormon, ó el *santo de los tiempos modernos*, como se llama á sí mismo, antes cristiano, hoy reformador religioso, creyendo haber dado un paso en la senda del progreso al adoptar en medio del pueblo que mas considera á la mujer, la poligamia de los pueblos primitivos, conserva siempre el tipo perfecto de la raza blanca del Norte, activa, laboriosa, enérgica y dominadora.

El chino, astuto, desconfiado, lleno de aversion instintiva por todo lo que no pertenece á su patria, desempeña solo por amor al lucro el trabajo en cuya busca ha emigrado. Comprendiendo únicamente el arte bajo el punto de vista asiático, ejecuta como una máquina la labor que se le ha ordenado, sin cobrarle afecto, de una manera inconsciente y con la misma minuciosa identidad que emplea el castor para construir su choza. Entre tanto acaricia en el pensamiento los dollars que oculta quizá bajo los pliegues de su múltiple túnica, esperando paciente el momento de irlos á disfrutar á la tierra Celeste, mas allá del mar Amarillo.

El indio, activo, indomable, afectando un desden profundo por cuanto le rodea, y sintiéndolo realmente por todo género de trabajo, contempla con aparente serenidad la trasformacion gradual que va sufriendo el desierto en que nació; pero allá en el fondo de su corazon se exacerba quizá el odio que le inspira la raza invasora á medida que va perdiendo la esperanza de conservar el dominio de las inmensas sabanas en que no hace mucho reinaba todavía como soberano.

Recuerdo que en una de las mas remotas estaciones del ferrocarril, en la cual se habia detenido el tren por algunos minutos, bajamos todos á dar algunos paseos frente al embarcadero para desentumecer un

poco nuestros miembros. El frio era bastante vivo: algunos grupos de indios pertenecientes á la tribu de los Shoshones, vagaban tambien por allí esperando cambiar los productos de su miserable industria por algunas monedas de poco valor. Entre ellos me llamó la atencion un salvaje de estatura atlética, de facciones muy pronunciadas y no desagradables; pero á las que comunicaba cierta expresion de dureza y casi de ferocidad la multitud de rayas rojas y negras que surcaba su rostro. Medio vestido con harapos de paño de colores vivos, y en los que se notaban restos de un traje europeo, se abrigaba del viento helado con un manto de lana roja anudado sobre sus hombros. De pié en el extremo del embarcadero, estaba solo, inmóvil, con los brazos cruzados sobre su pecho robusto, y su gigantesca figura se destacaba vigorosa sobre el fondo del cielo, iluminado apenas por la última claridad del crepúsculo. Aquel hombre me fué simpático: su actitud meditabunda, su mirada altanera y triste que vagaba sobre la multitud revelando la mas completa indiferencia y sin dar á conocer la menor curiosidad, me interesaron sobremanera. Cediendo sin duda á la vivísima simpatía que inspira todo ser que es víctima de un abuso de fuerza, aunque esta se disfrace con el nombre de civilizacion, mi imaginacion prestó á la del salvaje toda la infinidad de pensamientos tristísimos que, en su caso, me habrian atormentado, y me acerqué á él con el fin de hablarle siquiera por señas y de ofrecerle algun dinero. Pero sea que el indio hubiera interpretado mal la curiosidad de que por mi parte era objeto, sea que no quisiese ser interrumpido en sus meditaciones, ó finalmente que su profunda aversion por los hombres civilizados le prohibiese la mas mínima relacion con ellos, como parecia indicarlo su completo retraimiento, el hecho es que me miró algunos instantes con orgulloso desden, y me volvió la espalda dando lentamente algunos pasos para alejarse de mí. Como yo le siguiese intentando

trabar conversacion con él, se detuvo de repente, se volvió hácia mí y me lanzó una mirada tan colérica, tan impregnada de odio y de rencor, tan amenazadora en fin, que parecia quererme devorar con el sombrío fuego de sus ojos. Estoy seguro de que si allí nos hubiéramos encontrado solos él y yo, se habría arrojado sobre mí para arrancarme la cabellera. Continuó en seguida su paseo con la misma severa lentitud sin dignarse volver la cara; y por mi parte desanimado por la marcada hostilidad con que correspondia el Shoshon al interés que me inspiraba su suerte, no creí deber insistir en el deseo de manifestárselo.

Es en verdad doloroso el espectáculo que en todas partes presenta esta raza americana, retrocediendo continuamente ante otras fracciones de la especie humana, y cediéndoles el dominio del continente, en el que, en otro tiempo, fundó opulentos imperios. La ciencia explicará algun dia cuáles son las causas fisiológicas que determinan el grado de perfeccion relativo á cada raza, y que en la actualidad no podemos apreciar mas que por sus efectos; pero entretanto, la simple contemplacion de aquel espectáculo bastaria quizá para asignar á la americana uno de los últimos lugares de esa escala. Ni uno solo de los pueblos aborígenes de América ha sabido, ya no diré emanciparse y ponerse por sí solo á la altura de otras naciones, pero ni aun aprender algo de la civilizacion de sus dominadores. Completamente salvajes en unas regiones, no viven mas que del pillaje y de la matanza, sin sujetarse á ningun trabajo pacífico; miserablemente abyectos en otras, trabajan apenas con la pasiva resignacion de una máquina, pero sin manifestar tendencia alguna á procurarse ese mejoramiento de condicion á que siempre han aspirado otros pueblos. Su estado hoy es idéntico al que guardaban hace tres siglos, y nada hacen para salir de él; sus cabañas, sus instrumentos de labranza, los productos de su primitiva industria, tienen en la actualidad las mismas formas que tenian entonces.

Pueden imitar otros objetos, pero no manifiestan inventiva alguna espontánea aun en las cosas mas sencillas, y por tanto puede decirse que esta raza es hoy de las mas inútiles para el progreso del conjunto de la humanidad.

Desde Aspen hasta Ogden, en donde termina el «Union Pacific» y comienza el «Central Pacific rail road,» va aumentando el número de cobertizos para la nieve, y se pasan varias obras de importancia, entre ellas el túnel de Wahsatch, cuya longitud es de 235 metros.

Una de las cosas que llaman la atención del viajero en los Estados Unidos, es la multitud de anuncios que de todos tamaños, de todos los colores imaginables, y con los caracteres mas variados y fantásticos se hallan escritos en cuanto lugar es susceptible de recibir un rótulo. Sabido es que las fachadas de los edificios desaparecen á veces bajo los cartelones que prometen todo género de mercancías; pero lo mas original es que, no solo las barreras del camino aun en medio del desierto, están igualmente cubiertas de letreros, sino tambien las rocas y hasta el interior de los túneles y de los snow sheds, no obstante la profunda oscuridad que en ellos reina. El anglo-americano calcula que con la fugaz claridad que proyectan las lámparas del tren, pueden acaso fijarse por casualidad los distraídos ojos de un viajero en el anuncio de algun objeto que necesite, y rápida como la vision que la despierta, venirle la idea de adquirirlo en el primer lugar poblado de su tránsito.

Despues de pasado el túnel de Wahsatch, se entra en la cañada que llaman los americanos «Echo Cañon,» adoptando una palabra española, muy comun en nuestras fronteras, para designar las gargantas y los desfiladeros. Esta garganta, formada por eminencias bastante elevadas, se estrecha mucho en algunos lugares, especialmente en la « Puerta del Diablo (Devil's Gate,) por la cual desemboca al valle del Lago Salado, en cuyas orillas está la ciudad de Ogden. Su distancia á San

Francisco es solo de 882 millas, y á la ciudad del Lago Salado cosa de 36. En ella puede decirse que termina el inmenso desierto, pues el resto del país hasta San Francisco va siendo mas y mas poblado y cultivado á medida que se descenden las vertientes occidentales de la Sierra Nevada.

Al considerar la enorme extension de terrenos que habiamos dejado atrás, y que no obstante la excepcional rapidez con que se aumenta la poblacion en los Estados Unidos, no podrá poblarse suficientemente, sino despues de muchísimos años, no es posible que deje uno de preguntarse por qué esta nacion tiene tantas tendencias invasoras hácia los pueblos inmediatos como el nuestro y la Isla de Cuba. Si su actividad cuenta con tan inmenso campo en que ejercitarse; si posee territorio bastante para contener una poblacion diez veces mayor que la actual, y si, por último, nuestros Estados septentrionales nada les prometen que no tenga ya en su propio suelo, es evidentemente inexplicable por la ley de la necesidad, esa fuerza expansiva que domina á los anglo-americanos, y hay que atribuirla á una malevolencia indigna de un pueblo civilizado y republicano. Sus hombres públicos buscan popularidad, dando á conocer la intencion de armarnos querella; y tal proceder, por ser repetido constantemente sin la menor variacion, podria calificarse de estúpido, si no mereciera de preferencia el calificativo de inmoral, puesto que excita y mantiene vivos los malos instintos de un pueblo que se precia de simpatizar con todas las libertades de los demas.

El 14 de Octubre, último dia de nuestro viaje á San Francisco, subiamos al amanecer las ásperas montañas de la Sierra Nevada. Los bellísimos y agrestes paisajes que ofrece sin cesar esta parte de la vía, eran interrumpidos por desgracia á cada instante por el paso del tren debajo de los largos snow sheds, que en este tramo son muy frecuentes. A las ocho de la mañana nos hallábamos en Summit, que, como lo indica su nombre,

es el punto culminante del camino en esta última serranía, teniendo una altura de 2139 metros sobre el nivel del mar. El frío era allí intenso, á pesar de lo cual la robusta y añeja vegetación de las montañas no estaba todavía despojada de su follaje, si bien presentando una indefinida variedad de colores, desde el rojo casi purpúreo hasta el amarillo, y desde este hasta el verde casi negro.

La parte de la vía que se pasa antes de llegar á Calfax, está cortada en la vertiente de una montaña llamada Cape Horn, y su lado opuesto forma un precipicio profundo, entre cuyas rocas se ven salir las cimas de elevados abetos, con sus brazos casi horizontales y su follaje parduzco. Aquel paisaje es uno de los mas bellos tipos de la naturaleza áspera y agreste de las montañas de la zona templada, y en su línea comparable á los muy hermosos de nuestras regiones intertropicales. El tren se detiene allí algunos minutos para que los pasajeros disfruten de aquella vista grandiosa, y admiren la lucha que sostuvo la ciencia contra la naturaleza, y en la que, como siempre, quedó aquella vencedora.

En las vertientes de la Sierra Nevada, el descenso es rápido: desde los flancos de la montaña se ve, como en un inmenso plano topográfico, el valle de Sacramento, poblado, cultivado, enriquecido con el trabajo del hombre; y mas allá, hasta los confines del horizonte, las tierras mas bajas bañadas por las olas del Pacífico. Nos acercábamos á otro centro de población que no existía ayer; tocábamos, por fin, el *far west*, límite de la tierra americana y término de nuestro viaje terrestre, para atravesar enseguida el mas extenso de los océanos, y ganar, por el camino mas corto, el *far east*, límite del mundo asiático.

Poco despues de las siete de la noche llegamos á la estación de Oakland, en la que nos esperaban el Sr. D. Manuel Azpíroz, cónsul mexicano en San Francisco, y el vicecónsul Sr. Pritchard. Despues de dar un estrecho

abrazo á estos queridos compatriotas y amigos nuestros, atravesamos reunidos la bahía á bordo del *ferry boat* que se hallaba allí en espera del tren, y poco tiempo despues nos instalábamos en el Occidental Hotel de la ciudad de San Francisco.

