

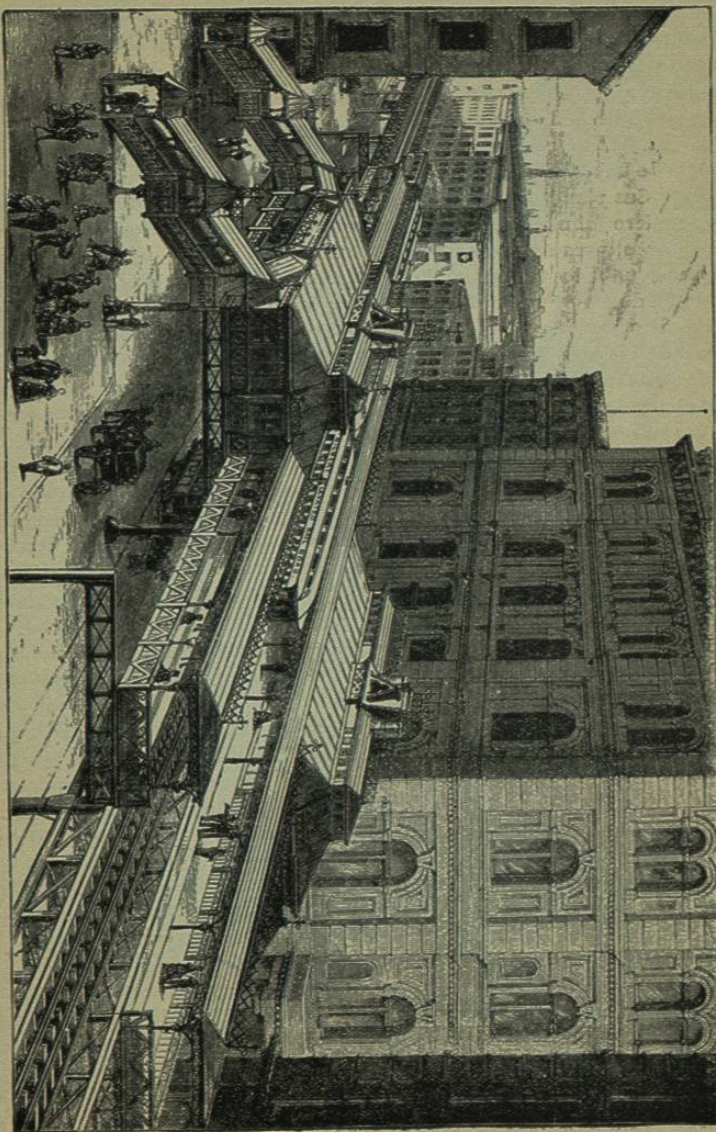
táculo exterior cada vez que va uno á depositar su boleto en él. No es fácil, pues, sorprender la vigilancia del portero, aunque es cierto que cuando hay agolpamiento de pasajeros ansiosos de pasar al andén y aprovecharse del tren que está á punto de partir, no pudiendo esperar tres minutos más para tomar el tren siguiente simplemente porque *tres minutos de tiempo son sumamente valiosos para los residentes de Nueva York*: en estas ocasiones, decimos, suele alguno escurrirse entre el gentío impunemente.

El autor de estas líneas, queriendo hacer experimentos con la habilidad del portero, aprovechó un día de una de estas aglomeraciones de gente y logró pasar al andén sin haber depositado en la urna el boleto que ya había comprado, obteniendo así una prueba más de que la *perfección* es imposible al tratarse de las obras más esmeradas ó de los actos más escrupulosos del hombre. Pocos momentos despues, cuando el tren se había puesto ya en movimiento, con el deseo de extender nuetros experimentos, nos dirigimos á un Conductor, y diciéndole que al pasar al andén no habíamos tenido tiempo de depositar el boleto en la urna, lo colocamos en sus manos con la súplica de que lo hiciera él por nosotros en su viaje de regreso. No tuvo dificultad en ofrecernos que así lo haría, y dirigiéndose al otro de los Conductores que acompañan cada coche le dijo mostrándole el boleto y con un guiño de ojo:—*Cero y van dos; ya me tocaba hoy este segundo vaso de cerveza.* Entonces, al escuchar nosotros la observacion exclamamos á nuestra vez *¡en todas partes se cuecen habas!*

Pero dejemos á un lado digresiones y continuemos nuestra tarea.

Los andenes de las estaciones conducen tambien á amplios salones de espera para señoras y señores, provistos del mueblaje necesario para asegurar la comodidad del público. A ambos lados de la calle están las escaleras que guían á estas mismas estaciones, usándose las de un lado para tomar cualquiera de los trenes que se dirijen al Norte y las del lado contrario para tomar cualquiera de los que se dirijen al Sur; pues los unos tienen su via separada de la de los otros siendo así imposible, por lo tanto, que pueda nunca haber un choque entre ellos. La velocidad con que corren estos trenes es á razon de doce millas por hora, en conformidad con un reglamento de la municipalidad, deslizándose sobre sus bruñidos rieles próximos á las ventanas del segundo, del tercero y tambien del cuarto y quinto piso de los edificios, es tal su elevacion en algunas partes sobre el nivel de las calles; pero donde más llama la atencion esta etrevida obra del arte [véase la pág. 279] es en la calle 110ª, entre la Octava y la Novena Avenida: allí se halla tendida la via sobre un puente curvo sostenido por esbeltas columnas de hierro á una elevacion de 63 piés sobre el piso de la calle.

Todas las líneas de los ferro-carriles elevados se dirijen al Norte, directamente ó por medio de conexiones que hacen entre unas y otras, desde *South Ferry*, en la Bateria, hasta el Río Harlem. El tiempo que emplean en el viaje desde *South Ferry* hasta la calle 127ª es de 43 minutos, y el número de pasajeros que de estas líneas se sirven diariamente, segun cálculos hechos, asciende á 300,000!



ESTACION DEL FERROCARRIL ELEVADO DE LA SEXTA AVENIDA EN LA CALLE 23ª— Nueva York.
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]

Ya que el puente de Brooklyn y la Isleta Bedloe, que es la que sostiene en el centro de la bahía la colosal Estatua de Bartholdi, son los dos puntos que el forastero tiene generalmente más interés en visitar al llegar á Nueva York, dirijámonos en seguida allí, y contemplemos de cerca esas dos obras grandiosas salidas de la mano del hombre.

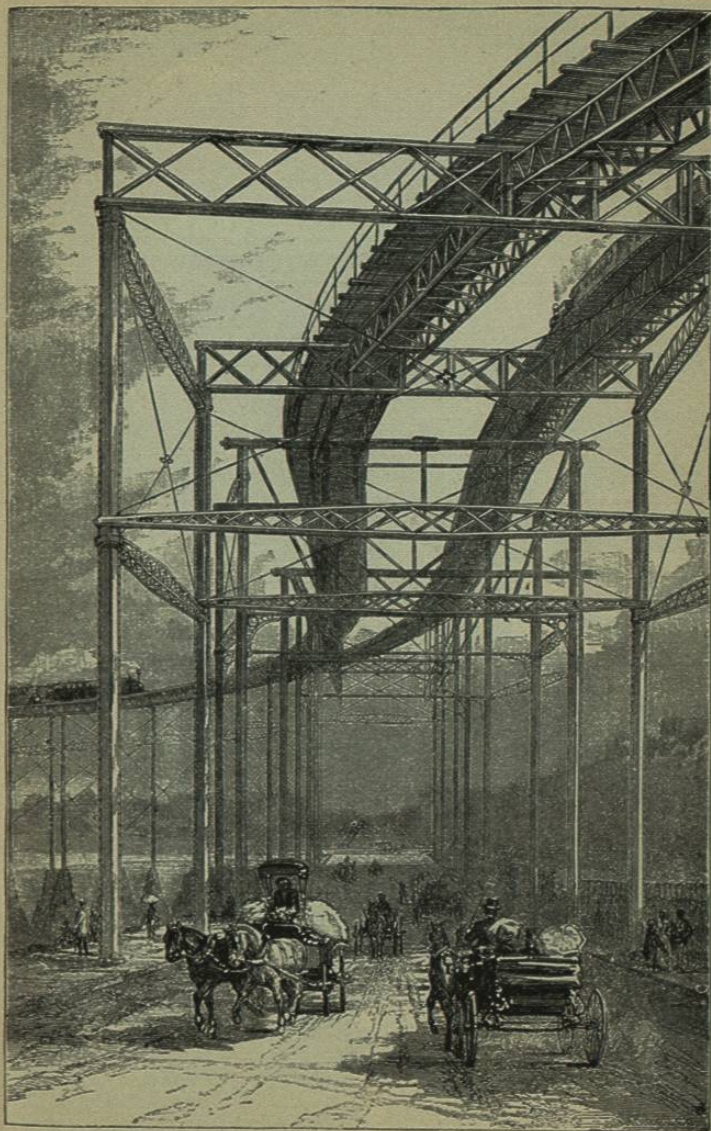
El justamente celebrado Puente de Brooklyn debe su nombre á la circunstancia de haber unido la importante ciudad de Brooklyn con la de Nueva York. Sus planos y el primer presupuesto fueron formados por el distinguido Ingeniero John A. Roebling, quien no tuvo la satisfacción de ver concluida su obra, pues murió de resultas de una caída que se dió un día mientras inspeccionaba los trabajos. La construcción de este puente se comenzó en Enero 2 de 1872 y se abrió al público en Mayo 24 de 1883. Su longitud total es de 5,989 piés; su anchura de 85 piés y su altura media sobre el nivel del agua de 135 piés, habiendo ascendido su costo á \$15,000,000.

Consiste de cinco partes ó secciones, teniendo la central ó sea la comprendida entre las dos elevadas torres 1,595 piés; las dos laterales que miden desde las torres hasta los ataderos 940 piés cada una, y las dos secciones ó tramos terminales, el del lado de Nueva York desde los ataderos hasta la entrada del puente 1,562 piés y el del lado de Brooklyn 971 piés, formando así la longitud total indicada. Hay en el puente cinco vías: la de en medio para la gente de á pié; las dos laterales interiores para los trenes de un ferrocarril de cable que conduce más de cien mil pasajeros diariamente entre las dos vecinas ciudades, y las dos laterales exteriores para uso de toda clase de vehículos.

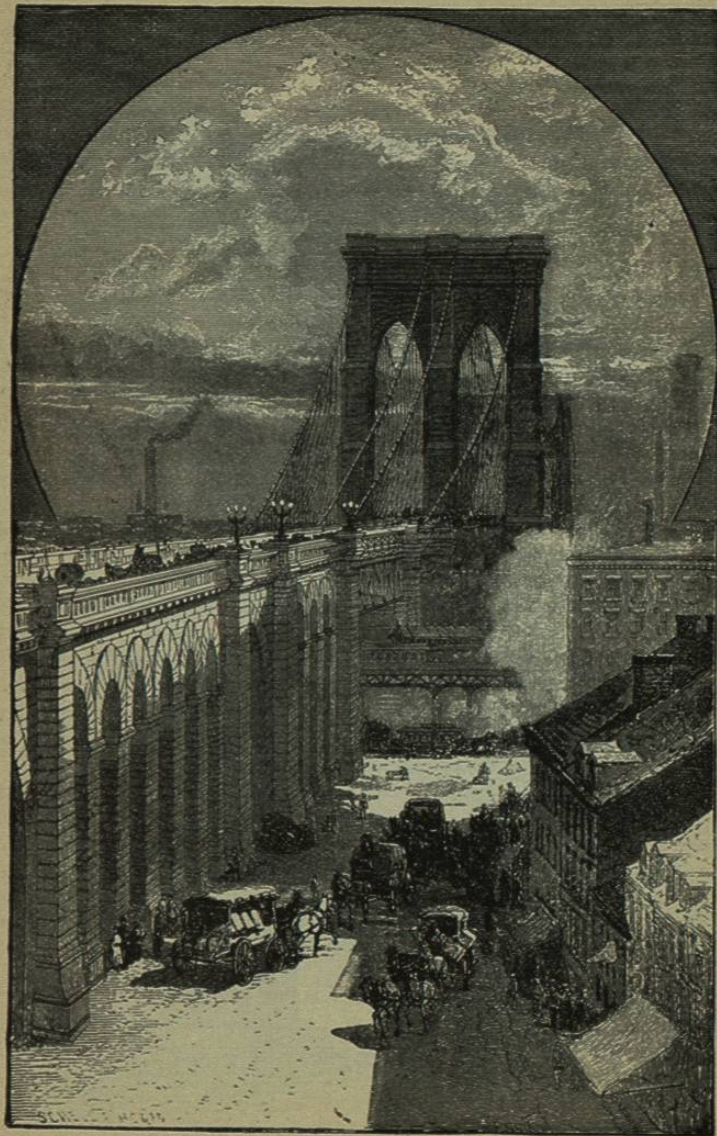
Las torres tienen 268 piés de altura sobre el nivel de las aguas del río; su anchura en este mismo nivel es de 134 piés y su espesor de 56, dimensiones que van disminuyendo desde éste punto hasta su parte más elevada donde tienen 120 piés de anchura por 40 de espesor. De estas torres y por medio de 4 cables de alambre de acero que tienen un diámetro de $15\frac{3}{4}$ pulgadas está suspendida la parte colgante del puente, á cuya suspensión ayudan también numerosos cables delgados del mismo material que penden de lo más elevado de las torres. Estas torres están apoyadas sobre cimientos que sostiene la dura roca que hay debajo del lecho del río, á 78 piés bajo la superficie del agua, cimientos que miden 172 piés de largo por 102 piés de ancho. Cada uno de los cables principales puede resistir un peso de 12,200 toneladas, ascendiendo así la resistencia total de los 4 juntos á 48,800 toneladas, sin incluirse en esta potencia la de los numerosos cables menores ya mencionados.

El número de los alambres de acero que contiene cada uno de los gruesos cables es de 5,296, siendo de 3,572 piés la longitud de cada uno de ellos mismos. A los extremos de las secciones laterales están los ataderos ó anclajes de los cables, los cuales pasan á través de un muro que tiene un espesor de 25 piés.

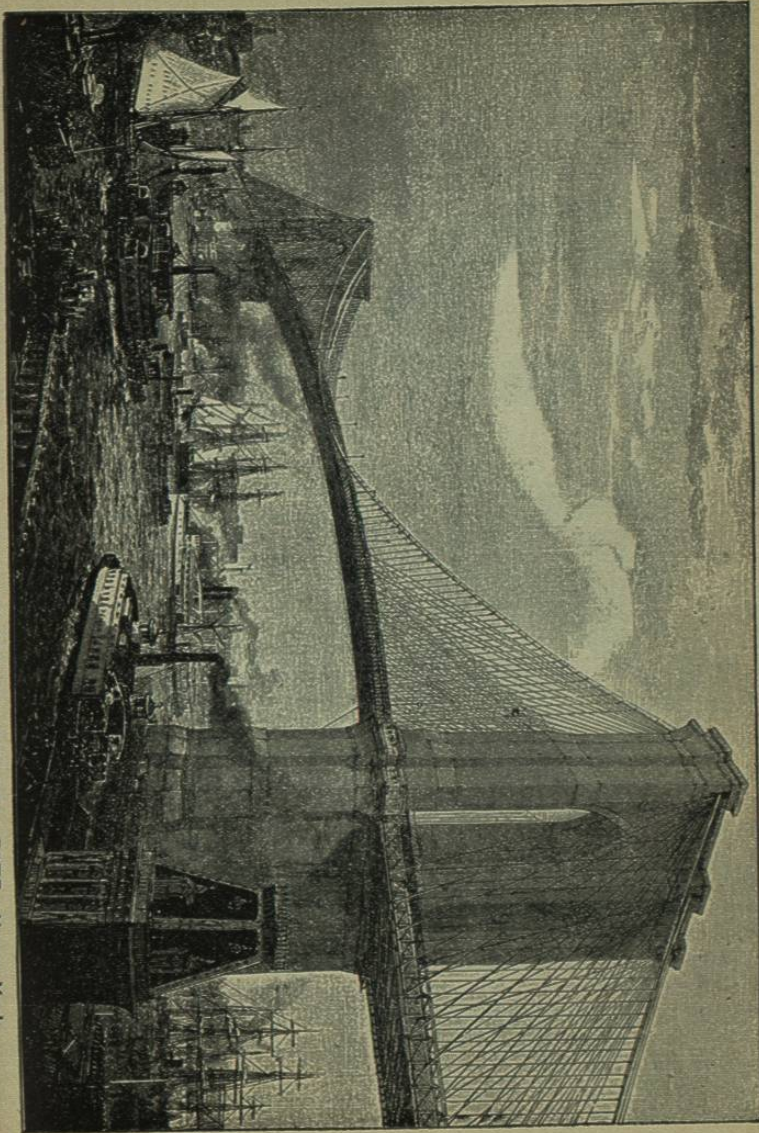
Grandiosa es en verdad esta obra, la mayor de su clase en el mundo, y cuánto dice ella en favor de los adelantos que se han hecho en las artes! ¡cuánto en favor de los triunfos que ha conquistado la humana inventiva! ¡y



FERROCARRIL ELEVADO—Vista en la calle 110a.
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]



ENTRADA DEL PUENTE DE BROOKLYN—Nueva York.
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]



GRAN PUENTE COLCANTE DE BROOKLYN SOBRE EL RIO DEL ESTE—Nueva York.
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]

cómo patentiza el espíritu indomable de adelanto que caracteriza al pueblo norte-americano, al que no arredran ni los crecidísimos desembolsos monetarios, ni los mayores obstáculos que la naturaleza misma pueda colocar á su paso, una vez que se ha convencido de que la realización de una medida ó proyecto cualquiera ha de redundar en la gloria de su patria y en su conveniencia y engrandecimiento propio!

Para contemplar de cerca la magestuosa estatua, que para dar una muestra



AUGUSTE F. BARTHOLDI.

de sus simpatías le regaló el pueblo francés al de los Estados Unidos del Norte, habrá necesidad de tomar en uho de los muelles de la Batería uno de los vaporcitos que hacen viajes á la Islita cada hora, cobrando por el viaje redondo 25 centavos. En la Isla de Bedloe, que dista como una milla y tres cuartos de la Batería, pueden obtenerse refrescos y *lunch*. Como los vaporcitos hacen viajes cada hora puede permanecer el turista en la Islita el tiempo que desee, pues los boletos son buenos para regresar á la ciudad en cualquiera de los viajes. En los vaporcitos se venden pequeñas figuras y fotografías de la estatua que los viajeros tienen generalmente gusto en comprar para conservar como un recuerdo de su visita á este lugar.

Cuando la Francia concibió la idea de hacer á los Estados Unidos del

Norte este soberbio regalo, se abrió en el país una suscripción popular, reuniéndose en poco tiempo la suma necesaria para la construcción de una gran estatua. La obra se encomendó después al célebre escultor francés, Auguste Bartholdi, quien hacía mucho tiempo acariciaba la idea de hacer un viaje á América. Aprovechóse entonces de la magnífica oportunidad que se le ofrecía para realizar su deseo, juzgando al mismo tiempo muy conveniente consultar con personas de prominencia en América sobre el particular, y se embarcó para este país. A su llegada le impresionó vivamente la hermosura del puerto de Nueva York, atrayendo muy particularmente su atención la Islita Bedloe, situada en el centro de la bahía, y fué en aquel momento cuando su creadora mente concibió la idea de erigir en ella una estatua tan colosal que no tuviese su igual en el mundo. Y como es en este país donde la palabra *libertad* tiene su mayor y mejor significación, le pareció muy propio que la estatua que se erigiese aquí fuese una que simbolizase LA LIBERTAD ILUMINANDO AL MUNDO. Esto, además de servir como prueba duradera, pensó



ESTATUA DE LA LIBERTAD — Nueva York.

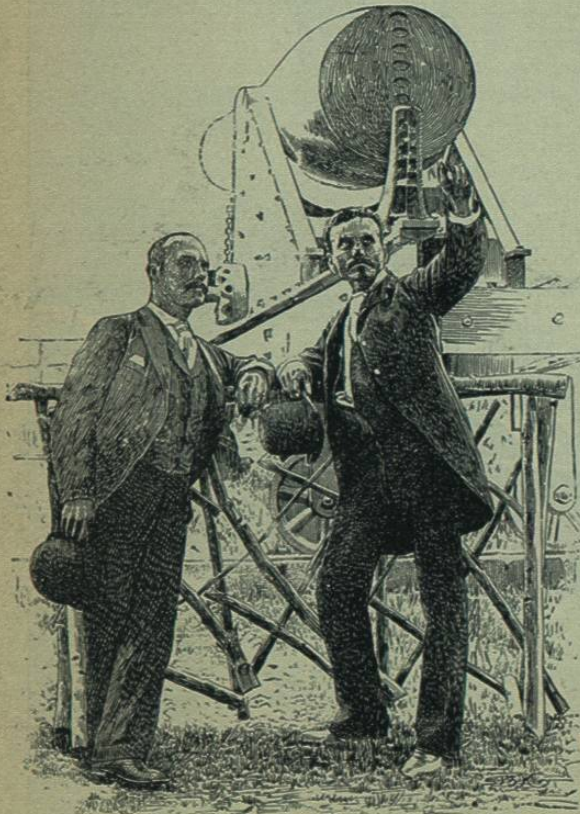
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]

él, de los buenos deseos de la Francia, podría prestar servicios prácticos sirviendo de faro al puerto de Nueva York.

De regreso á su país, fué su plan aplaudido por unanimidad y se inauguraron los trabajos en París el día 6 de Noviembre de 1875. Después de ocho años de continuo trabajar el gran artista concluyó su obra y se hizo de ella entrega oficialmente al ministro de los Estados Unidos del Norte en París, el 4 de Julio de 1884.

Como para la erección debida de estatua tan colosal se necesitaban cimientos y un pedestal cuyo presupuesto de construcción ascendía á \$300,000, se abrió en Nueva York otra suscripción para el efecto, pudiéndose reunir después de algunas demoras la cantidad necesaria. Dióse principio luego á la construcción del pedestal y la colocación de la estatua sobre él quedó al fin terminada. Su formal presentación á esta nación tuvo lugar el 28 de Octubre de 1886, día que fué declarado festivo por el Mayor de la ciudad de Nueva York. Las ceremonias que acompañaron al acto de presentación fueron imponentes y el entusiasmo que reinó indescriptible. La Estatua mira hacia el Oriente y tiene 151 pies de elevación. Su pedestal mide 91 pies de altura y la base 52. Su elevación

total desde el nivel de las aguas hasta el extremo de la antorcha que sostiene



En la Isla Bedloe, al pie de la gran estatua.—Nueva York.

ne en la mano derecha es de 305 pies y 11 pulgadas. El peso de la misma asciende á 450,000 libras ó sean 225 toneladas, de las cuales 176,000 libras son de cobre y las restantes de hierro forjado. La escalera de forma espiral que conduce desde el pedestal hasta la cabeza tiene 154 peldaños, y 54 la escalera que guía desde el nacimiento de su extendido brazo hasta la antorcha. Dentro de su cabeza caben 40 hombres cómodamente, 10 pueden estar de pie dentro de la antorcha y 15 sentarse al alrededor de la llama. El largor de la mano es de 16 pies, y 5 pulgadas; su dedo índice de 8 pies, con una circunferencia al alrededor de la segunda coyuntura de 7 pies-6 pulgadas, y el tamaño de la uña es de 13x10 pulgadas. Las dimensiones de la cabeza son: de la barba al cráneo, 17 pies, 3 pulgadas; de una oreja á la otra, 10 pies; la distancia al través del ojo, 2 pies; el largor de la nariz es de 4 pies y el del brazo derecho de 42 pies, con una circunferencia de 12 pies en su parte más gruesa. Su cintura mide 35 pies y su boca tiene una



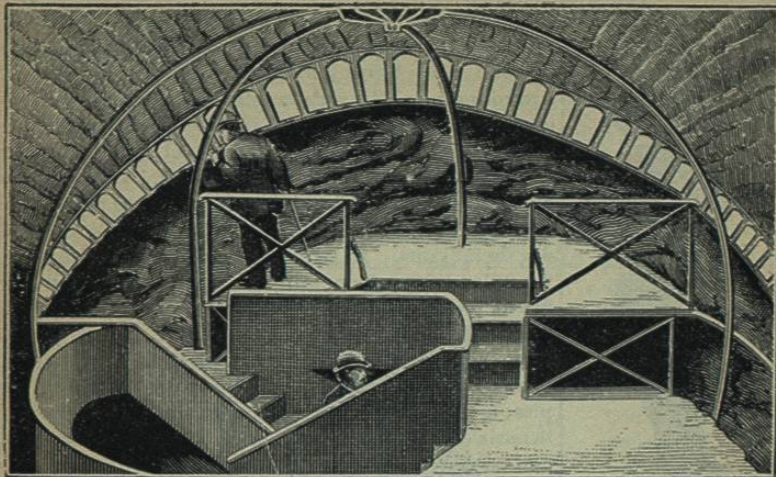
La antorcha de la estatua, anchura de 3 pies. La altura de sus cimientos es de 64 y la del pedestal de 91 pies.

Auguste F. Bartholdi, el distinguido autor de la estatua más colosal que existe actualmente en el mundo, nació en Colmar en 1833. Sus primeros laureles los conquistó cuando tenía apenas 19 años de edad, con la ejecución de un notable bajo relieve de Francesca de Ramini. Durante la guerra franco-alemana peleó por su patria en las filas voluntarias. En 1878 concluyó un gran monumento esculpido en sólida roca, *El Leon de Belfast*, dedicado á la memoria de una situada guarnición. Por esta brillante obra el Gobierno le condecoró con la Cruz de la Legión de Honor.

Ya que tratamos de las obras gigantescas con que cuenta Nueva York quizá no esté demás decir que una más sorprendente aún vendrá á aumentar el número de éstas muy en breve. No considerándose suficiente el Puente de Brooklyn para satisfacer las necesidades del creciente movimiento de pasajeros y carga entre Brooklyn y Nueva York, ni rápidos lo suficiente, tampoco, los numerosos vaporcitos que hacen este servicio entre Nueva York y Jersey City, acaba de formarse un fuerte sindicato en el cual figuran capitalistas de los principales de Nueva York y



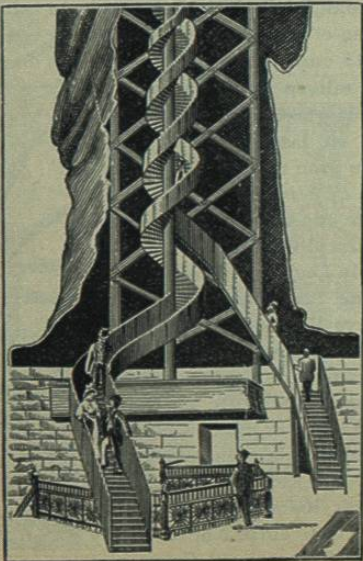
La cabeza de la estatua.



En el interior de la cabeza de la estatua.

también algunos de los magnates más prominentes de ferro-carriles, para unir á estas tres grandes y vecinas ciudades por medio de túneles que se practicarán debajo del lecho de las aguas del estrecho, dentro de los cuales se construirán en seguida ferro-carriles subterráneos cuyos veloces trenes recorrerán en breves minutos las distancias que las separan. Se calcula que ascenderá á \$1.250,000 el costo de cada milla de túnel, no incluyéndose en esta cifra el gasto que arrojará la construcción del ferro-carril subterráneo.

Volvamos ahora á la ciudad y visitemos algunos de sus



Escalera que conduce á la cabeza de la estatua.

magníficos parques y calles principales, examinando á la vez algunos de los elegantes y costosos edificios, aunque sea muy ligeramente ya que no permiten hacerlo de otra manera las dimensiones de esta obrita.

Sabemos que la de Broadway es la principal de las calles de la ciudad. Principia en la esquina Nordeste de la Batería, en *Bowling Green*, sitio ó plazuela de forma circular, plantada de árboles y en cu-



CATEDRAL DE SAN PATRICIO—Nueva York.
[Copyright by D. Appleton & Co., N. Y.]