CAPITULO XXV

Á TRAVÉS DE LAS MONTAÑAS ROQUIZAS

Salida en tren para Omaha. — Mis compañeros de viaje. — Paso por la puerta del Diablo. — Cañón de Weber. — Rocas fantásticas. — *El árbol de las mil millas.* — Cañón de Eco. — Más puentes de caballete. — Puesta de sol entre los picachos. — Una noche de invierno en ferrocarril. — Vertederos y palizadas contra la nieve. — La ciudad de Laramie. — Las colinas rojas. — La cima en Sherman. — Ciudad de Cheyena. — Los prados occidentales en invierno.—El prado de la Ciudad de los Perros.— El valle del Plata. — *Grand Island.* — Paso del brazo norte del Plata. — Llegada á Omaha.

Resolví no interrumpir el viaje visitando la capital de Utah, sobre la cual se ha escrito ya tanto, y dirigirme inmediatamente á Omaha, por lo cual tomé asiento en el tren que se disponía á partir hacia el este. Allí encontré un género enteramente nuevo de sociedad americana. Uno de mis compañeros de viaje era un doctor charlatán que proyectaba bajar en la primera ciudad populosa que se encontrase junto al camino, con el objeto de recoger algunos centavos. Un coronel y un cabo del ejército americano regresaban á casa desde alguna avanzada en el Extremo-Oeste, donde habían puesto á los indios en cintura. Había varios jóvenes viajantes de comercio, algunos hombres de fortuna que volvían de las minas argentíferas de Idao, un despensero de un vapor correo del Pacífico que regresaba á Inglaterra, y un herrero que se dirigía á Chicago con su mujer y su hijo.

Al poco rato partió el tren, y durante algunas millas atravesamos una región bien cultivada, dividida en campos y jardines de árboles frutales que ofrecían delicioso aspecto aun bajo la densa capa de nieve, y llevaban á mi memoria los valles de Kent. Pronto dejamos, sin embargo, las tierras cultivadas detrás de nosotros y volvimos á encontrarnos entre desfiladeros de montañas. Iba en la plataforma para mirar en torno mío, y aunque el frío penetrante me molestaba, no podía menos de gozar el maravilloso paisaje que atravesamos durante las tres horas siguientes. Estábamos penetrando en las montañas de Wahsatch, por la grandiosa hendidura llamada Puerta del Diablo. Pasamos por un puente de caballete á cincuenta pies sobre el torrente que rebullía abajo, y por entre las obscuras y amenazadoras rocas que defienden el paso, eché la última ojeada á la abierta llanura iluminada por el sol.

Ahora estamos en el salvaje cañón de Weber, y la escena cambia á cada momento. A la derecha se nos ofrece un espectáculo maravilloso, el *Resbaladero del Diablo.* Dos aristas de rocas grises se destacan unos diez pies afuera de la nieve y de los matorrales y suben paralelamente á 150 pies arriba por el costado de la montaña. Durante unas 35 millas proseguimos por la tenebrosa

y profunda hendidura, entre las rocas que toman toda suerte de fantásticas formas, y casi inmediatamente encima del río Weber, que se lanza impetuoso y enfurecido contra los obstáculos que se levantan en su curso. A veces el valle se ensancha un poco, pero en seguida nos vemos empujados contra un peñasco en cuya sólida superficie hubo de abrirse el camino. En el cañón encontramos un pino que se levanta junto á la vía, el cual tenía colgada una tabla grande con las siguientes palabras: *A 1.000 millas de Omaha.* Por esto se le llama el árbol de las *mil millas.* Este es el camino que hemos de andar en el ferrocarril de la Unión-Pacífico.

Al fin salimos del cañón de Weber, y llegamos á la *Ciudad de Eco*, pequeña población, habitada principalmente por empleados del ferrocarril. Partimos de nuevo y pronto nos encontramos hundidos entre rojizos picachos de rocas, más fantásticos todavía que los encontrados hasta ahora. Pasamos por las fortificaciones de los Mormones en un punto donde una roca abrupta se inclina sobre el estrecho cañón. Allí, en lo alto de la roca, á mil pies encima de nosotros, hay piedras enormes amontonadas junto á la orilla del precipicio; habían sido dispuestas para caer sobre los enemigos del mormonismo, el ejército americano que se mandó contra él en 1857. Las piedras no fueron empleadas, pero todavía se ven allí. Las rocas del cañón son de un color diferente del que tenían las que hemos dejado hace una hora. Las formas que presentan son maravillosas. Ya me imagino ver una hermosa catedral con sus campanarios y ventanas, ya un castillo completo con sus almenas y bastiones, ya un anfiteatro digno de los juegos de César. Nada tan imponente como esas grandes masas abruptas de peñascos rojizos, echadas unas sobre otras, elevándose á tan considerable altura encima de nosotros. ¡Cuán fantásticas y curiosas formas han tomado las piedras labradas por el tiempo! Pilares, columnas, cúpulas y arcos que se suceden unos á otros en tropel. Al volver un recodo se presenta á la vista un vasto círculo de peñascos que se elevan grada sobre grada. Allí, sentado sobre la más alta cima, hay un castillo natural con su puerta y sus ventanas. A pesar del frío, la hora pasa rápidamente y yo me siento transportado por algún tiempo á un país de hadas. Aquello parece un sueño. Pero no lo es. Hay allí la magnificencia de una firme realidad, con sus montones sobrepuestos de sólidas rocas que me miran con ceño adusto, con sus grandes masas reunidas en desorden por alguna fuerza gigantesca y con sus alturas perpendiculares, gastadas por el tiempo y azotadas por los elementos. El conjunto me produce un sentimiento profundo de admiración y pavor.

Al salir del cañón de Eco y de las rocas del Castillo, entramos en un valle apacible pasando por un puente de caballete de 450 pies de longitud y 75 de altura. Después de la estación de Wahsatch, doblamos la cima de Aspen y salimos á una región despejada. Desde que salimos

CAPILLA ALFONSINA

de Ogden hemos subido 2.500 pies en una distancia de noventa y tres millas, y ahora estamos en una región de hielo y nieve. Otra hora de viaje, y el carácter de la escena cambia de nuevo, volviéndose más ruda y quebrada. La línea salva el río de Bear por otro puente de caballete, largo de 600 pies, y siguiendo el valle vamos á parar luego por las tierras más altas á la punta de *Ham's Fork*, por la que bajamos sin dejar el valle hasta Bryan ó *Black's Fork*, á 171 millas de Ogden.

Como el día está próximo á su término, echo una última ojeada á la perspectiva exterior antes de recogerme para pasar la noche. El sol se pone en el Oeste, iluminando con sus postreros rayos los rojizos picachos de piedra arenisca y el contraste de esa claridad con el azul obscuro del alto firmamento, produce un efecto nuevo y hermoso. Ahora atravesamos accidentado desierto, ya rodeando un picacho en nuestro rápido descenso, ya cruzando un torrente seco sobre puentes de caballete, y el aspecto de la escena cambia sin cesar. Luego vislumbro á lo lejos prados cubiertos de nieve que pasan, se cortan y desaparecen, y al momento damos la vuelta á otro abrupto peñasco. La luz roja del sol se pierde más y más en el azul del firmamento hasta que la noche envuelve lentamente la escena con su manto gris. Luego aparece la luna con su luz plateada y evoca nuevas visiones de salvaje y maravillosa belleza. Horas enteras permanezco apoyado en la baranda del coche contemplando esas fascinadoras visiones,

y sólo cuando el creciente frío de la noche me estremece, comprendo que ha llegado la hora de recogerse en el coche y prepararse para el descanso.

Después de calentarme en la estufa arreglo mi improvisada cama entre los asientos como las otras veces; pero me despierta el conductor, que me quita una almohada á la cual no tenía derecho; de modo que paso el resto de la noche cabeceando sobre una maleta en el extremo del coche. No obstante, hasta las noches más largas é incómodas tienen fin, y cuando rompe el alba salgo afuera para averiguar por dónde vamos. Encuentro que ha nevado mucho durante la noche, y parece que ahora atravesamos un país muy frío y desolado. El viento sopla horriblemente duro mientras permanezco en la plataforma del coche mirando en torno mío, y el tren levanta, al pasar rápidamente, partículas de nieve helada, que en cierto modo se meten en el interior de los más espesos abrigos y lo penetran todo. Tan finas y livianas son las partículas, que parecen una helada blanquecina volando por el aire.

Observo que llevamos un arado de nieve en la delantera de la máquina, y por el aspecto del tiempo parece que haremos un gran uso de él. Numerosos vertederos y palizadas se encuentran á lo largo de la parte de línea que recorremos para evitar que los desmontes sean arrasados por la nieve. Al principio no me explicaba bien la naturaleza de tales defensas situadas á diez varas del camino y prolongándose millas y millas en

algunos puntos. Son construcciones de madera, capaces de ser movidas de un lugar á otro, según que la nieve caiga compacta ó en torbellino. Así se hacen cuando la vía pasa por un llano ó por algún corte en las montañas de uno ú otro lado; pero cuando pasamos por una zanja estamos protegidos por un vertedero de nieve, generalmente construído de tablas sostenidas con unas perchas.

En la ciudad de Laramie hay parada para el desayuno. El nombre de ciudad se da á varios pequeños grupos de casas situados á lo largo de la línea. Observo que el autor de la *Guía Transcontinental* llega á la exageración cuando habla en alabanza de esas *ciudades* que, vistas de cerca, no son otra cosa que agrupaciones de chozas. No estaba, por lo tanto, dispuesto á esperar mucho de la ciudad de Laramie, y más aún sabiendo que hace pocos años el primitivo fuerte Laramie consistía simplemente en un cercado cuadrangular habitado por cazadores de animales peliferos, que lo habían establecido con el objeto de sostener un comercio con los indios. Por esto quedé más sorprendido al encontrar que la moderna Laramie se ha convertido súbitamente en una plaza de bastante población é importancia. Las calles son anchas y bien dispuestas, las casas son numerosas, y algunas de ellas son grandes y sólidamente construídas. La ciudad está ya provista de escuelas, hoteles, Bancos y un diario. La Compañía del ferrocarril tiene aquí un almacén bien construído de piedra, y también se ha procurado un cómodo hospital para uso de sus empleados enfermos ó lisiados, ejemplo que podría ser seguido con buenos resultados aun en poblaciones de mayor importancia.

Después de una parada de media hora, continuamos de nuevo nuestra ascensión más allá del fuerte Saunders y de las *Colinas Rojizas*, llamadas así por los atrevidos picachos rojos de piedra arenisca que bordean el camino á nuestra derecha y alcanzan en algunos puntos alturas de 1.000 pies. Luego subimos todavía á Harney, más allá de la cual pasamos por el puente del barranco Dale, maravillosa construcción de 650 pies de longitud y 126 pies de altura, que salva el barranco de un picacho al otro. Mirando hacia abajo por los intersticios que dejan las tablas del puente, ¡ cuán distante parece de nosotros el hilo de agua que corre por el fondo!

En Sherman, á unas dos horas de Laramie, ganamos la cumbre de las Montañas Roquizas, llegando á la altura de unos 8.400 pies sobre el nivel del mar. Como es de suponer, hace mucho frío, y así la montaña como el valle aparecen cubiertos de nieve en todo lo que alcanza la vista. Ahora rodamos rápidamente montes abajo, con los frenos fuertemente apretados, y los coches rechinan al seguir las curvas, levantando nubes de nieve. Ya hemos cruzado la espina dorsal del continente y marchamos á gran velocidad hacia las tierras cultivadas y populosas del Este.

En Cheyena tenemos otra parada para tomar un refrigerio. Esta es una de las ciudades en cuya descripcion se extasía el autor de la *Guía*

CAPILLA ALFONSINA

Transcontinental. Es la *mágica ciudad de las llanuras*, ¡ población que *no se necesita ser profeta ni hijo de profeta para enumerar sus recursos y augurar su porvenir!* Sin embargo, Cheyena es ya una población importante y probablemente está en camino de serlo todavía más, dada su situación en el empalme con la línea de Denver, que corre á lo largo del rico y hermoso valle del Colorado. Su población, de 8.000 habitantes, parece muy numerosa para una plaza que hace muy poco tiempo era simplemente el refugio de los Pieles Rojas. Tiene ya manufacturas, depósitos, muelles y almacenes de considerable extensión, amén de las acostumbradas dependencias en una plaza de tráfico y negocios.

Antes de salir de Cheyena compré una tajada de cecina de búfalo para consumirla durante los intervalos de las comidas. Adolece de dura y salada, y se parece algo á la vaca de Hamburgo; pero sazonada con el hambre y con el apetito aguzado por el frío y las heladas de esas altas regiones, la cecina de búfalo resultó útil y nutritiva.

Durante algunos centenares de millas, nuestro camino cruza los prados monótonos y poco interesantes ahora con su sábana blanca, pero cubiertos de lozana verdura y matizados de flores en el próximo verano. Según leo, esta hermosa y bien regada región de cultivo se extiende setecientas millas de Norte á Sur á lo largo de la base oriental de las Montañas Roquizas, con una anchura media de doscientas millas. Se cita como

CAPILLA ALFONSINA

uno de los más hermosos prados del mundo, con pasto suficiente para millones de carneros y otros ganados.

Poco después de la estación de Antílope, la vía bordea el *prado de la Ciudad de los Perros*, que conocí en seguida por su singular aspecto. Consiste en centenares de pequeños montículos de estiércol que se levantan un pie y medio sobre el suelo. Por lo demás, no se veía perro alguno en aquel entonces. Sin duda el frío penetrante les retenía en casa. En mi viaje á través del continente no vi ningún animal salvaje, á no ser algún negro antílope de cara blanca, en las llanuras próximas al *prado de la Ciudad de los Perros*.

En una extensión de más de quinientas millas, desde que salimos de Cheyena hasta que llegamos á Omaha, el ferrocarril corre á lo largo de la orilla izquierda del arroyo de Lodge Pole, prosigue luego por el brazo Sur ó río Plata, y finalmente costea el brazo principal del Plata hasta cerca de su unión con el Missourí. Cuando me acosté en la noche del 11 de Febrero, la cuarta que pasaba en el tren, viajábamos por la llana pradera, y cuando me desperté á la mañana siguiente vi que estábamos en el mismo prado todavía.

A las siete de la mañana hicimos alto en la estación de Grand Island, así llamada por formarse cerca de allí la isla más grande del río Plata. Allí tomé mi desayuno y me lavé concienzudamente con agua helada. Aunque la nieve sea más espesa que nunca, el clima parece ya más dulce. Sin em-

bargo, es muy distinto del calor sofocante que tenía en Honolulu hace doce días solamente. Como á las diez de la mañana, decimos adiós á la despoblada pradera, que, sin duda, antes de muchos años, estará cubierta de granjas y casas solariegas, y nos acercamos á la parte colonizada del país. Acá y acullá empiezan á verse á lo largo del camino pedazos de tierra cultivada y las chozas de leña de los colonos.

A unas ochenta millas de Omaha atravesamos el brazo norte del río Plata por un largo puente de madera como los anteriores, y continuamos bordeando la orilla norte del Gran Plata, río notable por cierto, que en algunos puntos alcanza una anchura de tres cuartos de milla y ¡sólo tiene una profundidad media de seis pulgadas! Finalmente, el quinto día, por la tarde, la máquina lanza un ronco silbido y nos deslizamos en la estación de Omaha.

CAPILLA ALFONSINA

CAPITULO XXVI

DE OMAHA Á CHICAGO

Omaha cabeza de línea. — Paso del Missourí. — Los Cerros del Consejo. — La selva. — Paso del Mississipí. — Los prados cultivados. — Las granjas y aldeas. — Cercanías de Chicago. — La ciudad de Chicago. — Carácter emprendedor de sus habitantes. — Túnel-acueducto bajo el lago Michigán. — Túnel bajo el río de Chicago. — Unión del lago Michigán con el Mississipí. — Descripción de las calles y edificios de Chicago. — Cerdos y cereales. — La avenida. — Paseos en trineo. — Teatros é iglesias.

No diré muchas cosas de Omaha, pues estaba ansioso de partir y terminar mi viaje, por lo cual no prolongué mi estancia en la plaza. Llevaba cinco días de tren y había recorrido una distancia de 1.912 millas desde San Francisco, quedándome todavía veinticuatro horas de viaje para llegar á Chicago. Nada me detenía en Omaha. Era, como todas las plazas fundadas súbitamente al pasar el ferrocarril, llena de bullicio y de negocios, pero en modo alguno pintoresca. ¿Cómo no sería así? La ciudad tiene solamente diez y siete años. Sus principales edificios son manufacturas, cervecerías, depósitos y hoteles.