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

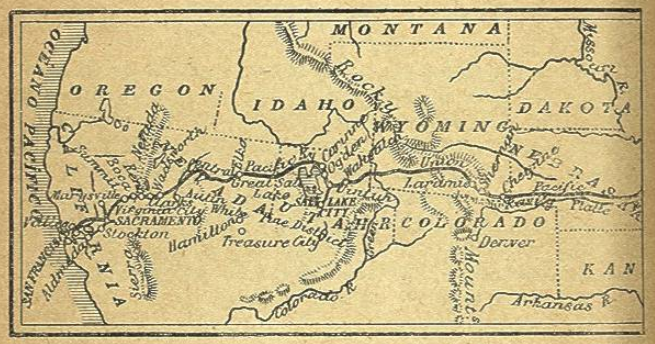
CAPITULO XXVI

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.

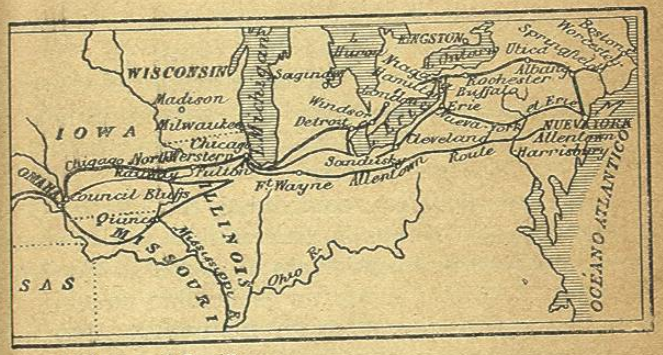
Omaha debe su fundación al hecho de haber sido fijada como cabeza de línea del ferrocarril Unión-Pacífico y á su posición conveniente cerca del gran río Missourí. Ocupa un terreno alto que baja en declive hasta la orilla derecha del río, á 50 pies sobre el nivel de la corriente, y detrás de ella se extienden las grandes praderas que aca-



Mapa del ferrocarril del

bamos de atravesar. En la orilla opuesta del Missourí están los Cerros del Consejo, de donde parten varias líneas ferroviarias hacia el Norte, Sur y Este, para todas las regiones de la Unión. Por lo tanto, es muy probable que antes de muchos años, por grande que sea Omaha en nuestros días, y ya cuenta 20.000 habitantes, aumente todavía en mayores proporciones su población por las ventajas de la posición que ocupa, y que, andando el tiempo, llegue á ser quizás una de las ciudades más grandes del Oeste.

Habiendo tomado mis medidas para proseguir mi viaje hasta Chicago por la línea del Noroeste, entregué mi equipaje á cambio de la acostumbrada contraseña y tomé asiento en el tren. Bajamos por una rápida pendiente al *poderoso Missourí*, y lo cruzamos sobre un puente de barcas. No hubiera conocido que estábamos sobre



Atlántico al Pacífico

un río rápido y profundo, á no ser por las inmensas barcas de poco calado que vi á lo largo de la orilla aprisionadas por el hielo. Fácilmente se hubiera tomado la inmensa extensión de hielo por un vasto campo cubierto de nieve. Conforme avanzábamos, encontramos numerosos trineos, coches y ómnibus que circulaban por el hielo á lo largo de un camino trazado sobre la nieve no lejos de nuestro puente.

Pasados los Cerros del Consejo pronto perdimos de vista la ciudad y sus arrabales y nos encontra-

mos otra vez en el campo. Pero la perspectiva que entonces se veía desde la ventanilla del coche difería mucho de la desnuda y despoblada pradera que habíamos atravesado durante centenares de millas al oeste de Omaha. Espesos bosques se extendían á uno y otro lado de la vía, dejando de tiempo en tiempo alguno que otro claro para una población, donde dejábamos y tomábamos pasajeros. Pero no continuaré con mis descripciones de los paisajes de invierno que vi pasando desde el tren. Ya estoy temiendo ciertamente que mis descripciones, aunque rápidas, hayan parecido algo monótonas, por lo cual pido al lector que me perdone.

Pasé con deliciosa comodidad mi quinta noche de tren, habiendo contribuído á ello una cama tolerable. Al poco rato de despertarme cruzamos el Mississipí por un espléndido puente en Fulton. ¡Este sí que es un río noble! Aquí, á mil quinientas millas de su desembocadura, no parece que tenga menos de una milla de ancho. Sin embargo, lo mismo que el Missourí, está ahora helado por completo y cubierto de una espesa capa de nieve.

Otra vez volvemos á pasar por tierra de prados, la tierra fértil del alto Illinois, bien colonizada y cultivada. Encontramos buen número de haciendas y alquerías. Los campos están divididos por cercas de rails, y en algunos puntos los tallos de maíz asoman por entre la nieve. Las lindas casas de madera están á veces semiocultas entre los árboles cargados de nieve que las rodean. Esos

grupos de casas de campo del Illinois recuerdan mucho las de Inglaterra, así por su aspecto cómodo como por su real semejanza con las de nuestro país, y ocupan una región graciosamente ondulada, que sin duda alguna debe ser hermosa en verano. Pero las pequeñas ciudades que encontramos no pueden en modo alguno confundirse con las inglesas. Su disposición es completamente regular, con un jardín alrededor de cada casa, y en las anchurosas calles han sido plantadas sendas hileras de árboles.

La nieve que cubre el suelo es muy espesa y encontramos montones de 20 pies á uno y otro lado de la vía. Pero el día es hermoso, el cielo es límpido y azul, el sol brilla resplandeciente y el paisaje en conjunto tiene un aspecto mucho más placentero que el de las Montañas Roquizas en la región del Oeste.

Bien pronto aparecen señales evidentes de que nos acercamos á una ciudad importante. En efecto, nos aproximamos á Chicago. Pero mucho antes de llegar encontramos una serie de lindas villas y casas de campo, enteramente al estilo de los suburbios ingleses, con jardines, plantíos de arbustos y estufas. Son las moradas de los comerciantes de Chicago. Las casas son cada vez más numerosas, y antes de poco estaremos cruzando calles y pasajes, la máquina silbará sordamente al pasar, y la campana grande advertirá á los pasajeros del andén que se aparten de la vía.

¡Cuán distinta es la inmensa ciudad negruzca

CAPILLA ALFONSINA

á donde hemos llegado de la región de prados blanqueados por la nieve que acabamos de atravesar! Parece otra Manchester. Sospecho, sin embargo, que hemos atravesado solamente la parte manufacturera de la ciudad, pues los únicos edificios que hemos visto hasta aquí eran pequeñas casas habitadas y fábricas. Al fin llegamos á la estación y nos apeamos en Chicago.

¡ Qué voluptuosidad, la de lavarse bien, después de un viaje no interrumpido de dos mil cuatrocientas millas en ferrocarril! ¡ Y cuán digna es también de ser saboreada una vez en la vida, la voluptuosidad de quitarse la ropa para dormir en una cama después de cinco noches de estar acurrucado en un coche del tren! Pero lo que es sólo por el gusto, confieso que no tengo ningún deseo especial de repetir la experiencia.

Y vamos ahora á las maravillas de Chicago. Es realmente una población digna de hacer un largo viaje para verla. El carácter emprendedor del pueblo americano se muestra aquí en su más vivo esplendor. ¡ Qué inmenso cúmulo de casas formando anchas y hermosas calles, qué magnificencia de muelles y depósitos, qué espléndidos almacenes, qué primorosas iglesias y elegantes edificios públicos! Uno se resiste á creer que todo eso sea obra de poco más de treinta años.

Es verdad que la situación de Chicago en la punta del lago Michigán, y la grandiosa comarca fértil que se extiende detrás de la ciudad hicieron mucho por ella; pero sin los *hombres*, Chicago no sería nada. La industria y la energía humanas

la han hecho lo que es. Nada parece temerario ó difícil para los hombres emprendedores de Chicago. Una de sus empresas más atrevidas y afortunadas consistió en levantar el primitivo nivel de la ciudad. Se creyó que el barrio comercial era demasiado bajo y, por lo tanto, húmedo y difícil de drenar convenientemente. ¡ Pues se determinó levantar el barrio en masa á una altura de seis á ocho pies! Y la extraordinaria empresa fué llevada á feliz término, con la ayuda de crics, satisfactoriamente y sin peligro.

Con el crecimiento de la población, que se verificó rápidamente (de 4.000 personas en 1837 á 350.000 que tiene ahora) (1), la dificultad de encontrar agua potable aumentaba sin cesar. Había agua pura suficiente en el lago exterior; pero junto á la orilla estaba de tal modo corrompida por los desagües de los albañales, que no podía ser usada sin peligro. Dos métodos fueron adoptados para remediar este inconveniente. Consistió el uno en construir pozos artesianos de 700 pies de profundidad, que proporcionaban un millón aproximadamente de galones de agua pura por día; pero el otro proyecto, mucho más osado, consistió en conducir bajo el lecho del lago un túnel á dos mil millas fuera hasta encontrar el agua perfectamente pura, y esta obra se llevó á feliz término y se inauguró el día 25 de Marzo de 1867, en que se introdujo el agua en el túnel para dis-

(1) En la actualidad, la ciudad de Chicago cuenta con 1.550.000 habitantes. — *Nota del traductor.*

CAPILLA ALFONSINA

tribuirse por los tubos y barrios de la ciudad. Así se pudo proporcionar á sus habitantes 57 millones de galones de agua cada día.

Otra empresa importante y atrevida, consistió en transportar el tráfico comercial de una orilla del río de Chicago, que atraviesa la ciudad, á la orilla opuesta, sin la mediación de puentes. Esto se consiguió por medio de túneles construídos bajo el lecho del río. El primer túnel fué llevado desde la calle de Wáshington al otro lado del río, hace algunos años; la bóveda se hizo de ladrillo, el pavimento de madera, y la iluminación por medio del gas. El segundo, más abajo del mismo río, estaba construyéndose todavía cuando mi visita á la ciudad en Marzo último, y no se ha terminado aún. Por medio de esos túneles el tráfico de las calles quedará regularmente asegurado, sin interrumpir el del río, por donde llegan directamente grandes buques hasta los muelles de encima para embarcar y desembarcar su cargamento.

Pero todavía no he dicho nada del más audaz de todos los proyectos. Se trata, ni más ni menos, de cortar la loma de piedra caliza que se interpone entre el nacimiento del río de Chicago y el del río Illinois, que desemboca en el Mississipí. Como la provisión de agua resultaba todavía insuficiente, se proyectó llevar un segundo túnel bajo el lecho del lago. Entonces se les ocurrió á los ingenieros de Chicago que sería un método más sencillo hacer que el agua pura viniese á ellos, en vez de ir á buscarla al interior del lago. La corriente cargada de inmundicias del río de

CAPILLA ALFONSINA

Chicago fluía hacia el norte para desembocar en el lago. ¿No sería practicable, rebajando el nivel del río en el interior, hacerlo fluir hacia el sur, y atraer el agua así purificada del lago hasta las mismas puertas de la ciudad por medio de una copiosa corriente?

¡Este proyecto se ha llevado actualmente á cabo! La obra estaba en curso de ejecución cuando pasé por allí, y he sabido que ha sido terminada después. La loma de piedra caliza situada al sur de Chicago ha sido cortada con un gasto aproximado de tres millones de dólars, y de este modo se ha asegurado para siempre á la ciudad una abundante provisión de agua. Pero la cortadura de este río artificial para asegurar la provisión de agua ha planteado otro problema mucho más vasto. Se trata de si no se podría ahondar bastante el lecho del río para formar un canal por donde circulasen los grandes buques del Océano, poniendo así á Chicago en comunicación directa con el golfo de Méjico, como lo está hoy con el golfo de San Lorenzo. Si este proyecto, del que se hablaba abiertamente cuando estuve en Chicago, se llevase adelante, podría acarrear muy importantes consecuencias. Así como puede producir el efecto de promover grandemente la prosperidad de Chicago, puede asimismo producir un resultado completamente distinto. *La evacuación de las aguas* no siempre está exenta de peligros, y el desvío de la corriente, ó de una parte de la corriente que ahora pasa por las cataratas del Niágara, para lanzarla al cauce del Mississipí, cuyas

aguas ya resultan á veces en la actualidad bastante difíciles de manejar, podría ser de un efecto realmente extraordinario y aun alarmante en las regiones bajas, junto á la desembocadura del gran río. Pero este punto ha de dejarse á los geólogos é ingenieros, que estudiarán y resolverán lo que convenga.

Poco después de mi llegada á Chicago salí para ir á recorrer las calles. Me acompañó el agente del hotel que, en pocas palabras, me contó su historia. Fué capitán en el ejército inglés, gastó todo su dinero y vino aquí para hacer más. Contaba muchos recuerdos de sus cacerías en el Leicestershire, de su vida en el ejército, de sus locuras en el juego, de sus alzas y bajas en América y de lo que al presente tenía en perspectiva. No le acobardaban los contratiempos, y estaba lleno de esperanza. Era agente de ferrocarriles, agente de una fábrica de mesas de billar, así como de varias patentes, y esperaba volver á ser rico dentro de poco. Pero decía que nadie tenía probabilidades de hacer carrera en Chicago, á no estar dispuesto para el trabajo, y para el trabajo duro. Añadió que *uno ha de tener los ojos muy despiertos para enriquecerse, y que el holgazán no tenía allí ni la más tenue probabilidad de hacer fortuna.*

Mi guía me llevó por las calles principales, que estaban llenas de tráfico y bullicio, y la gente iba directamente á su negocio sin mirar á derecha é izquierda. La mayoría de las calles estaban empedradas, y á pesar de la copiosa nevada que había caído, quedaban limpias y bien conservadas. Pasamos por la Casa de la Ciudad, por la Cámara de Comercio y por el Correo, hermosos edificios todos ellos. En la calle principal, las casas son altas de cinco pisos, con hermosas fachadas de mármol. Las oficinas de la *Tribuna de Chicago*, situadas en el chaflán de una de las principales vías, tienen un espléndido edificio, con una vasta entrada en el ángulo. La *Potter Palmer*, ocupada principalmente por una gigantesca tienda de ropas, llamada aquí « Dry Goods Store » (tienda de ropas á medida), es una inmensa masa de edificios con maciza fachada de mármol hermosamente labrado. Pero la construcción que amenaza dejar tamañitas á las demás de Chicago, es el hotel del Pacífico, que se estaba levantando entonces, enorme fábrica que cubre un acre y medio de terreno (1) con un frente de 325 pies y una altura de 104. Se considera como el más grande y hermoso edificio de la ciudad, á no ser que se proyecte otro para sobrepujarlo.

Andando por las calles vi funcionar dos enormes grúas de vapor que sacaban materiales de una gran profundidad. Me dijeron que se trataba del segundo túnel en curso de construcción bajo el lecho del río para facilitar el tráfico de un lado al otro sin necesidad de puentes. Encima del túnel el río presentaba un activo movimiento de buques. En una calle vi un considerable montón de cerdos sacrificados delante de una tienda de

(1) Que equivalen á poco más de 60 áreas. — *Nota del traductor.*

CAPILLA ALFONSINA

tocinero. Entran como cerdos y salen como embutidos. El mercado de cerdos es uno de los mayores de la plaza, pues el número de ellos que se mata en Chicago es una cosa enorme. Las tocinerías y los depósitos de embutidos se encuentran entre los más grandes edificios de la ciudad. Mi guía me asegura que en Chicago lo menos se mata y se adereza durante todo el año un cerdo por segundo. Otra calle estaba ocupada por grandes almacenes de granos, frutas y productos de todas clases. Las aceras se llenaban de labradores y corredores de granos que ajustaban sus ventas y que despachaban sus negocios. Y sin embargo, no era día de mercado, pues entonces es mayor el bullicio y la muchedumbre en las calles.

Puede formarse una idea de la enorme masa de negocios en granos que se hace en Chicago si se considera el hecho de haberse embarcado en sus muelles durante el año 1868 sesenta y seis millones de bushels de cereales. Es el centro del comercio de granos de los Estados Unidos; las líneas ferroviarias concentran allí estos productos desde todos los puntos del interior, y por medio de buques se transportan á los Estados del Este, á la Gran Bretaña, ó á todas partes del mundo donde hace falta.

Los ómnibus pasaban ruidosamente por las calles atiborrados de pasajeros. Una corriente continua de personas iba y venía. Veíanse en gran número mujeres jóvenes que iban á pie á hacer sus compras, con abrigos de pieles, y algunas de ellas con bandas blancas, ó *nubes* como las llaman, alrededor de sus cabezas. Llamativos anuncios de

todos colores, formas y tamaños abundan en todas partes. Los vendedores de *pistachos* en sus puestos de las aceras invitan á los transeuntes á comprarlos, anunciando que los hay recién tostados cada media hora. En una calle extraviada de la que no habían quitado todavía la nieve helada, me regocijó ver un buen número de muchachos que patinaban á toda prisa.

Frente al lago está el paseo favorito de la ciudad. Una serie de lindas casas sueltas se levanta á lo largo de la espaciosa vía en una extensión de varias millas. El arroyo, á la sombra de los árboles, debe ofrecer un hermoso aspecto durante el verano. Entonces estaba completamente cubierto por la nieve helada, sobre la cual resonaban alegremente las campanillas de los trineos conforme sus tiros pasaban trotando. Por allí se acercaba un pequeño tílburi con una preciosa jaca negra que se nos adelantó con trote impertinente, seguida de un gran trineo de doble asiento tirado por tres espléndidos caballos grises. Otros trineos ligeros y veloces iban tirados por ágiles corceles, que gustan mucho á los americanos. El objeto de la mayoría de los jóvenes que salen á pasear en trineo parece consistir en dejar atrás á los que tienen delante; de modo que en la Avenida de carruajes se ven de ordinario apasionadas carreras.

Como es de suponer, dada la extensión y riqueza de Chicago, está bien provista de sitios de recreo. Supe que Cristina Nilsson estaba allí por aquel entonces disfrutando de un inmenso favor.

CAPILLA ALFONSINA

Hay también hermosas iglesias de piedra en la ciudad, que contribuyen mucho á la belleza de la población. Pero habiendo terminado el tiempo que había de pasar en Chicago, no pude visitar las iglesias y los teatros, y, por lo tanto, hice mis diligencias para proseguir mi viaje hacia el Este (1).

(1) Se notará que la somera descripción anterior se refiere á Chicago tal como lo vió el autor en Febrero último (1871). Cuando las presentes páginas estaban en prensa, llegó de América la noticia de que la magnífica ciudad había sido casi enteramente destruída por el fuego. — *Nota del autor.*

CAPILLA ALFONSINA

Vista de las cataratas del Niágara.

CAPITULO XXVII

DE CHICAGO Á NUEVA YORK

Salida de Chicago. — La cosecha de hielo. — La ciudad de Michigán. — La selva. — Un desastre ferroviario. — Kalamazoo. — Detroit. — Entramos en el Canadá. — Costumbres americanas. — Puente colgante de Roebling. — Las cataratas del Niágara en invierno. — Isla de las Cabras. — La catarata americana. — La gran catarata de la herradura. — Los rápidos vistos desde el banco de los enamorados. — Mis primos americanos. — Rochester. — Nueva York. — Una catástrofe. — De vuelta á la patria.

Hasta muy lejos de Chicago el ferrocarril bordea la hermosa Avenida frente al lago Michigán. Pasamos delante de una larga serie de villas ro-