

de los edificios y la hermosura de las mujeres. Todo fué preciso dejarlo tan pronto como supo la orden del dia, ó por mejor decir, de la noche, y le ví afanoso volviendo á arreglar sus maletas, que habia desarreglado en la mañana misma de aquel dia, para vestirse elegantemente á fin de hacer honor á la gran ciudad.

V

El ferrocarril del Oeste. Llegada á San Francisco.

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, debiamos continuar en la línea llamada «Chicago and New York rail road.» Finalmente, desde Omaha hasta San Francisco seguiriamos 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 compren-

derá 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 regio-

nes 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 exajerado 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 habria 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 completa buena fé y del mas ardiente interés por todo lo que se relaciona con el bien de mi patria, no tengo inconveniente en repetir las, 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 forma-

cion 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 servirla, 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 suculenta 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 construccion y ofrecen tantas comodidades, que son evidentemente superiores á todo cuanto en su clase he visto despues en Europa. *El palacio-dormitorio ambulante* presenta durante el dia el aspecto de un elegante salon, 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 ilusion 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 tambien 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 demas ni ser molestadas por ellos. Nada, en fin, se ha omitido para hacer *comfortable* el largo viaje, y solo la trepidacion 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 amplias que las de los camarotes de un buque, y sin duda alguna mas aseadas, en atencion á que en tierra es mas