

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 deberia 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 países 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 razon y la filosofia. 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 educacion bien dirigida y una sabia legislacion, 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 admiracion 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 podria ser republicano ni se habria 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 manifestacion 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 formacion, 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 dia 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 Union, á cada instante pasábamos, durante los primeros dias, 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 proseguimos 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 rios 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 *maitre 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 distan-

cias 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 días 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 construidos, 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 construccion 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 reparacion. Es frecuente, en efecto, que se destruya parte de las galerías, tanto por la accion de la intemperie y de