

techos se ven próximos á caer, tablonés ennegrecidos por la tierra, el sol y la lluvia, latas desclavadas, costillares al descubierto, balcones desdentados y gateras y tuseros que son el harapo, la hilacha, la piltrafa y la zurrapa de la humana habitacion.

## II

Las calles de dia.—De noche.—Los carruajes, wagones y carros.

COMO al desembarcar en California aturdido con la grandeza de la bahía se encuentra uno sin transicion en las principales calles, es decir, donde está establecido el tráfico y donde se palpan, por decirlo así, las formas de la niña gigante, la inmensa aglomeracion de gente, los tropeles de coches, ómnibus y carruajes de todas hechuras, la amplitud de las calles, que es de veinticinco á treinta varas, la de las banquetas que es de cinco ó seis, la elevacion inmensa de los edificios con sus ventanas, formando hileras superpuestas, sus pórticos y sus aparadores de cristales de siete y ocho varas de largo en no interrumpido muro, y la extrañeza y el lujo de las damas y caballeros, hacen creer que se encuentra uno en una ciudad encantada. El acrecimiento ha

sido tan rápido y tan estupendos los trabajos, que en los lugares en que todavía en 1846 podían anclar grandes navíos, hoy se pisan calles opulentas perfectamente adoquinadas.

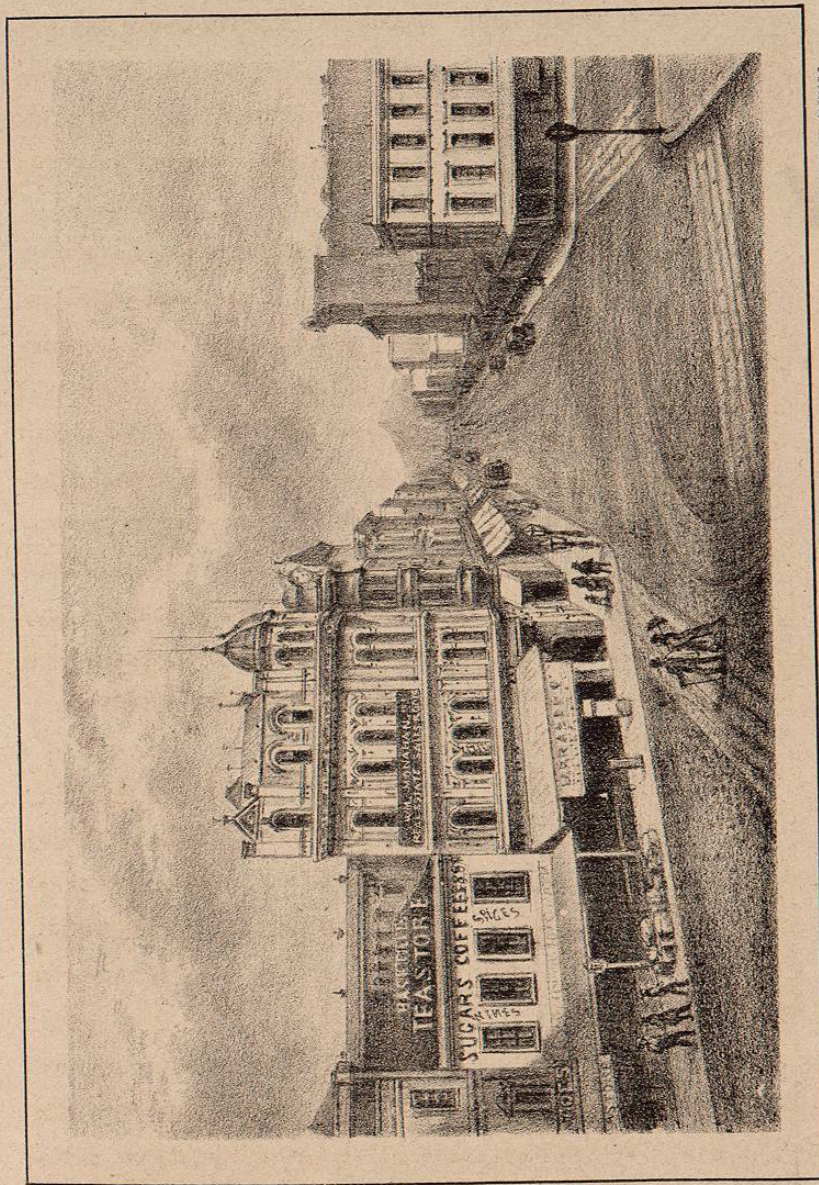
Las calles de Kearny, la de Montgomery, la del Mercado (Market), California y Sacramento, son características por su magnificencia y riqueza.

La primera tendrá dos millas de extensión. El primer piso le forman esos vidrios gigantescos, detenidos entre columnas airoas de fierro, de suerte que parece una portalería espaciosa de cristales, sobre la que descansan las masas de los edificios, que están como en el aire. Estos constan de seis pisos: en las paredes se abren, con uniformidad constante, ventanas en hileras, unas sobre otras, del mismo tamaño y hechura, con sus persianas verdes; ó se destacan como aparadores y nichos salientes, unos sobre otros como sartas, si se ven verticalmente; como sogas, si se buscan las líneas paralelas, y esos nichos tienen cristales molduras y verdaderas filigranas de madera y de fierro.

De trecho en trecho se interrumpe la monotonía para dejar sobresalir atrevidas columnas, elegantes pórticos, aéreas construcciones de aspiraciones griegas y romanas, jarrones, fuentes y estatuas, que si no fueran de tan leve material, serían milagros del delirio arquitectónico, provocado por la fiebre de lo opulento y lo fantástico.

Junto á estos sorprendentes edificios hay casucas siempre puntiagudas y singulares, de la más pobre apariencia, del aspecto más repugnante, y son la carrocería ó el establo, casas de lavanderas ó almacenes de grasas y de pieles pestilentes, de donde brotan endriagos enmarañados y haraposos, fan-

VIAJE DE FIDEL



LIT. DE H. IRIARTE, MEXICO.

Calle de Kearny.

tasmas de falla y borceguíes, y duendes en camisa con chorreones que escandalizan la vista y el olfato.

La espalda de esos palacios son callejones inmundos, desahogo de bebedores, muladares asquerosos sin banqueteta, con alumbrados exíguos y transeuntes patibularios.

Pero el primer piso de esas calles principales es la exposición perpétua de cuanto el arte, la ciencia, el buen gusto y la riqueza pueden mostrar con más orgulloso alarde.

Tiendas de ropa hecha en que se verifican intempestivas metamorfosis, casas de modistas de inconcebible profusión de trages, chales y tocados, cajones de ropa en multitud, que como la *Casa blanca* sola, contiene mayor riqueza que las de nuestra calle de Plateros juntas, y joyerías que el solo Palacio de los diamantes con sus espejos, con sus aparadores forrados en terciopelo negro, ostentan en centellas de luz, de ópalo, de esmeralda, perlas y oro, por valor de catorce millones de pesos.

El lujo que en general gastan caballeros y damas, tiene razón de sospecharlo de fabuloso el que no lo haya visto con sus ojos.

Llegamos en el corazón del invierno: el frío era intenso. Los hombres, porque no podíamos, ni pude jamás distinguir clases ni posiciones, vestían de paño negro, llevando al brazo, ó puestos, paletos riquísimos.

Las damas, con generalidad que degeneraba en vulgar y monótona, caminaban cubiertas de paletos de paño ó de pieles de nutria ó castores; algunas de esas talmas ó burnuces, valiosos en trescientos ó quinientos pesos, con sus gorrillos con flotantes velos blancos, azules, verdes y negros, y sus inseparables sombrillas. No ví sino muy contados mendigos,

y éstos ayudados de un organillo, de un violín, de un ramo de flores ó una cajilla de fósforos, y esos entes aguardientosos, trapudos y abigarrados, y esas mastodontas de *shal*, esas *elefantas* de delantal y zapato desgobernado, solian pasar por el centro, como el mal olor donde solo se respiran perfumes.

La afluencia de la concurrencia de *ladies*, en las calles de Kearny, Montgomery y el Mercado, es perpétua, sin variar ni interrumpirse á ninguna hora. La *ladie pur sang* vive en la calle, y ya se sabe que está en todas partes, y en todas partes se la recibe con preferente atencion.

Por otra parte, aunque se dice que New-York es el emporio de la hermosura americana, yo ni teniéndolo presente me imaginé jamás un conjunto de mujeres más bellas ni seductoras, que tienen derramados en sus formas tales visos de alegría y de fiereza, y es tan suelto y desembarazado su porte, que no el vejete que esto escribe y está turbado y descolorido con cerca de sesenta duros á la espalda, sino la flor y la nata de los primeros donceles del mundo, quedaria ante ellas con un palmo de nariz. . . .

A las orillas de las banquetas y frente á las grandes joyerías ó cajones, hay postes para que descendan las damas ó para que los dependientes alcancen cómodos á las portezuelas; en los hoteles tienen entrada especial las señoras; en los restaurants, hosterías, etc., hay departamentos preparados con particular lujo para *ladies*, y en el carro *Pullman* hay gabinete de aseo reservado para las damas, en donde se agotan las provisiones de la más exquisita galantería.

La mujer está en posesion plena de su supremacía social; va apoyada en el inviolable respeto de toda la nacion. . . .

la circuye una aureola de consideracion, fundada en la fuerza y en la dignidad del hombre. En las intimidades esa mujer será digna del anatema y del castigo; pero en la calle, en sociedad, esa mujer, por solo serlo, tiene el amparo del hombre y de la ley.

En la noche se renueva la vida en el centro de la ciudad, en que se ven como rios y piélagos de llama; tan viva así es la iluminacion de algunas calles, como la de Kearny, tantas veces citada, el Mercado (Market), Montgomery, Dupont y alguna otra.

Muchas tiendas permanecen abiertas y concurridas, y como todas están profusamente alumbradas con gas, pueden llamarse diáfanas las paredes; tanta así es la generalizacion de los cristales enormes y las luces de los aparadores; en la calle se hace luz de dia y se cree una continuidad de festin el movimiento nocturno. Las tiendas se cierran uniendo los cristales de las puertas con una aldabilla, que proclama muy alto la seguridad y la confianza en el pueblo y en la autoridad.

La iluminacion de las calles se debe al tráfico; en las que éste no impera, hay oscuridad y tristeza, aglomeraciones de casas sombrías y lugares desiertos, en que apénas con latas hundidas en la arena se marca la division de propiedades.

Los puestos de frutas, las fondas, los muchos teatros y cafés cantantes, los vendedores de varios objetos y los prestidigitadores y caballeros de industria, usan teas y luminarias para atraer la gente que se agolpa curiosa, pendiente de la charla.

La constitucion material de que hemos hablado en un

principio, hace que en las noches la vista de la ciudad sea singular. A mí en cada casa me parecía que había baile.

Desde cualquiera de las alturas que dominan toda la ciudad, las luces muestran en relieve sus accidentes, se marcan con cintas y firmamentos de llama, como que se tienden bajo nuestros piés; en los valles, los reverberos de luz, ó corren en caprichosas ráfagas, ó surgen salpicando las sombras entre los árboles y los grandes edificios, derramándose en las plazas y la orilla del mar.

Los carros y carruajes son en gran número, de todas formas y tamaños, comenzando desde la carretilla de mano, teniendo por sentado que no hay sér más resistente que el yankee para eso de llevar á cuestras una carga, y este tal vez es resultado de un sentimiento de dignidad, benéfico en alto grado, bajo todos sus aspectos, para un pueblo.

Apénas sale de la humilde fortuna un particular ó una familia, cuando aspira á tener un *vogue*, es decir, un cochecito de dos asientos, tirado por un caballo, con el que transita por todas partes y se hombra con las personas más opulentas.

Pero hay más; el panadero, la lechera, la vendedora de verdura, el labriego más infeliz, aspiran á tener un carruaje; en él conduce su mercancía; pero á su familia también, que entra sin sentirlo por la puerta del trabajo, al goce de las comodidades sociales.

En los coches del sitio hay verdadera riqueza; son landós ó carretelas tirados por soberbios frisonos, cubiertos con sus camisas y esmeradamente cuidados.

Frecuentemente el cocheró es dueño del coche y viste elegantemente; su traje de paño fino, su sorbete, su reloj y

sus guantes. Va en el pescante con las piernas envueltas en ricas pieles, y cuando deja el puesto de auriga, se introduce en un café, visita un banco ó se instala en un teatro, relacionándose á veces con lo que parece más encopetado de la sociedad. Los carruajes transitan á todas horas del día y de la noche; pero ¡ay de aquel que no se ajusta con el cocheró! porque ese será irremisiblemente su víctima. Por supuesto no han llegado *al estupendo progreso de México*, de limitar ese tráfico ni hacer una oficinita con un administrador y un regidor y alguaciles para los coches, no se cuidan de que tengan ó no tengan cordeles los carruajes, ni si los caballos son gordos ó flacos; dejan que el público que paga califique.

Y en esto de trenes, no me sorprendía su riqueza y compostura, porque en México había visto muy buenos: me sorprendía el número. En México se cita el tren de Barron, el de Iturbe, el de Rubio, el de Mier, y otros cuatro ó cinco: en San Francisco hay tantos, que no se pueden particularizar ni colegir de ellos las fortunas de sus dueños. Lo mucho, lo vulgar en la opulencia, es lo que deslumbra y admira.

Los ferrocarriles pecuarios cruzan las principales calles, y llevan á distancia de cuatro y seis millas á los pasajeros, por el uniforme precio de cinco centavos.

Varias son las empresas de estos *wagones*, que compiten en comodidad y exactitud de servicio.

Los varios empresarios se combinan de modo, que los billetes de una carrera pueden servir para varias, pudiéndose comprar en junto, con ventajas como abonados.

Los *wagones* pueden contener hasta veinte personas cómo-

damente; pero se admiten todos los que se quieren ó pueden acomodar, de pié, aprensados, colgados, hechos racimos ó aglomerándose como una torta, eso no es del caso: á las señoras se da lugar preferente; pero desde que las *ladies* exigieron esa distincion, desde que se daban con orgullo por bien servidas, la cortesía se resfrió y ahora son más tibios los varones y mucho más atentas las damas.

Entre los *wagones*, dos clases de ellos llamaron mi atencion.

Los unos, de figura completamente esférica, como quien ve sobre ruedas caminar un globo de lotería, accesibles á todos los vientos y por todas partes, corren con un solo caballo: en el término del viaje hay un círculo de madera incrustado en el suelo que hace girar caballo y carruaje y lo pone en direccion opuesta á la que traia, con todo y pasajeros, que entran y salen como en su casa.

Los otros carruajes son más originales: se ven andar por en medio de la calle de Clay y Sutter sin mulas, ni máquina, ni cochero, ni nada, como por sí mismos, acarreando pasajeros y subiendo y bajando cerca de dos millas de distancia.

El mecanismo del movimiento consiste en unas canales paralelas á los rieles, en donde giran cadenas de fierro con horadaciones que recorren unas uñas fuertísimas. A los extremos de esas cadenas está la máquina de vapor, y los carruajes se paran, aceleran ó modifican el paso, segun la voluntad del conductor, que realmente no tiene sino muy poco que hacer. Esto me han dicho: veré y contaré.

Pero la impresion que producen esos *wagones* es rara, y si aplicado el mecanismo á terreno quebrado parece tan fá-

cil, mucho más lo seria en los terrenos planos de muchas de nuestras ciudades.

En 1846, la poblacion era de mil almas. Entónces comenzó el influjo del Este, y en Diciembre de 1850 era de 25,000 habitantes. En 1860 se computaron en 56,802; en 1870, en 149,473, y en Abril de 1876, las autoridades locales estimaron el número en 272,345.