

se redondea la gran cúpula metálica y cierran su amplia bóveda, 12 columnas corintias que sustentan la coronilla sobre que se levanta la estatua olímpica de California.

—Ya se deja entender, dije aturdido, la profusion de cristales, marcos, cuadros y todo lo consiguiente á ese *embutimiento* de palacios, á esa hipérbole de fierros, cristales, ladrillos, para cubrir esa superficie de 60,000 piés que reza la guía

--Juuú!! Ju-ú! hizo la locomotora, y adelante. . . .

El sueño, que escolta á la gula satisfecha, puso en silencio el carro, silencio que dejaba escuchar el compasado galopar del tren y los puertazos con que anunciaba su presencia la servidumbre de los wagoes.

Sentado, solitario en el cuarto destinado para fumar, saqué mi carterita, y consagrando mis primeras apuntaciones á la locomotora, escribí lo siguiente:

EL TREN DE VAPOR.

Va cruzando en las llanuras,
Va corriendo en las montañas,
Con sus músculos de fierro,
Con su penacho de llamas,
Con su estridor que remeda
El retumbar de las aguas,
El intrépido gigante
Que devora las distancias;
Parece que en su carrera
Muros rompe y velos rasga,
Que extiende verdes campiñas,
Que engendra las sierras altas,

Y va soltando los ríos
Que cantan en las cañadas:
Las alegres sementeras
Le saludan cuando pasa,
Y repite sus acentos
Pavorosa la barranca.
Parece que lleva un vitor
Cuando corre entre las casas,
Y que al contento congrega
En el campo á las cabañas,
Que alzan sus plumeros de humo
Sobre sus techos de tablas.
A su paso se detienen
Los caballos y las vacas,
Y curiosas al principio
A su encuentro se adelantan,
Y cuando le miran cerca
Retroceden y se escapan.
Va despertando la noche
El rumor de sus pisadas,
Y á modo de sol viajero
Su ojo fijo lanza llamas.
Ruge y vibran los espacios
Como si en lo alto á las almas
Dijera: "haced los honores
A la humanidad que pasa."
Y así corrientes de pueblos
Se conocen y se enlazan,
Y en el seno del Progreso
Con santa efusion se abrazan,
Los que entre los hielos nacen
Y los que nacen en Africa.
Tú, imperando, vendrá un día
Que el hombre en comunión santa

A tus clamores de bronce
 Responda con mil *hosannas*
 Siendo los pueblos familias
 Y el mundo, la comun patria.

FIDEL.

Marzo 5 de 1877.

Las casuquitas que ya de trecho en trecho, ya dispersas, ya agrupándose, veíamos, todas como que se dirigían á nuestro encuentro, como que venían á buscar los rieles, como se dirigen los ganados á la corriente.

Detrás de esas casitas aparecían los sembrados, despues los árboles, que en hileras como soldados ó como frailes, parecían andar descaminados ascendiendo á la montaña, donde en filas ó en grupos les esperaban sus compañeros . . . alguna vez se tendía la llanura amarillenta y salpicada de nieve, ascendía revistiendo la loma, formaba muro la Sierra, coronada de sus picos desiguales, los brazos abiertos de los pinos y sus figuras fantásticas, y tras este muro se aislaba grandiosa y solitaria, una montaña de cristales, que tal parecía, revestida por el hielo, transparentando las hondas grietas, los espantosos derrumbes, las rocas gigantescas.

Esto, visto entre esos calados de las ramas, entre esos pabellones de las copas sin hojas, es el paisaje que presenta el monte Shasta de California, donde parece decir en la Sierra Nevada, sus últimos adioses la vegetación.

El camino sigue ascendiendo: la serranía forma muros y se abre, se apiña, se aglomera y trepa tumultuosa; á su pié negrea, culebreando, el hondo abismo; el tren va como equilibrándose en la cresta que se forma en el borde de la hon-

donada . . . del lado opuesto, no se percibe un árbol, ni una choza; el horizonte como que se abate doliente sobre la nieve.

Las sombras bajaban lentas de lo alto de los montes, y como que se apiñaban en el fondo de los valles en el vacío como que se iniciaba la nada ¡qué triste es el alma de la noche cuando pasea por esos desiertos!!

Los conocedores del terreno nos anunciaban que pasábamos por precipicios horrorosos, cortábamos aquella Sierra que describe con tanta valentía Bulnes, que parece despedazada por los huracanes y las erupciones volcánicas, y es por el cataclismo producido por la pólvora y el fierro, dirigidos por el hombre.

En medio de las sombras atravesábamos alturas levantadísimas y aisladas rocas, en cuya cima abrió una como ceja el camino sobre una pared lisa, y por aquella ceja, balanceándose sobre el abismo, pasa la locomotora y el tren poderoso las luces de los faroles como que se descuelgan para alumbrar la inmensidad del abismo, muriendo en sus sombras pavorosas

Gemia con prolongados ecos el viento, caía la nieve azotando los vidrios del *wagon*, los pasajeros guardaban profundo silencio.

Varios amigos nos refugiamos al cuarto de fumar: la conversación giró incierta sobre varios asuntos, fijándose al último en la historia del ferrocarril del Pacífico y en los progresos del vapor.

—Parece increíble, dije yo, que un invento planteado apenas en 1831, haya producido tan estupendos resultados.

—Pero los obstáculos que aquí se amontonaron, dijo M.

Gland, exceden á toda ponderacion; parece que se trataba de un duelo á muerte entre la audacia del yankee y las dificultades de la naturaleza.

—Si hubiéramos podido disponer en Sacramento, me dijo Lorenzo, de media hora siquiera, ya habria llevado á vd. y le habria colocado en frente de la casa núm. 54.

Veria vd. una tienda de aspecto sencillo con un rótulo maltratado por el tiempo, que dice simplemente: "Hunkington y Hop-Kins." El establecimiento es una ferretería y sus propietarios lograron, á fuerza de actividad y de honradez, acumular una fortuna regular. En esa casa se proyectó el ferrocarril del Pacífico.

Aunque simples comerciantes aquellos propietarios, se ocupaban de la política: fueron primero *Free soilers* y despues republicanos: la casa era punto de reunion de sus correligionarios; con ese motivo asistian frecuentemente *Stanford*, despues popular gobernador de California, y los dos *Crokers*, uno de ellos juez y ambos hombres inteligentes y de empresa.

Vaso de cerveza en mano, y al amor de la chimenea, se discutia sobre política, recayendo siempre la conversacion sobre las ventajas inmensas de un ferrocarril que atravesase aquellos desiertos, comunicando el Atlántico con el Pacífico.

—Ya vd. sabe, interrumpió uno de los circunstantes, cómo comienzan aquí estos negocios: dos ó tres arbitristas, con un nombre que dé algun viso á su frente, logran una concesion, forman su fondo (*stock*), cierto ó imaginario, y quiebran.

Los capitalistas machuchos, que conocen este juego, acechan y esperan, se muestran los trazos del camino, se ha

vulgarizado el negocio. Los capitalistas hacen propuestas desastradas, que al fin se aceptan, gritando entusiasmados: "Al vencedor pertenecen los despojos."

Este juego se ha hecho ó intentado en México; pero la *inocencia* de nuestros gobiernos ha hecho de modo que todas las pérdidas hayan sido para la nacion, siendo los arbitristas dueños y señores del campo todavía hoy

—No fué así el ferrocarril del Pacífico: los cinco comerciantes que hemos mencionado, apechugaron el negocio y no lo soltaron de la mano, á pesar de la conjuracion de los hombres y de los elementos.

Es de advertir que los cinco comerciantes de que hablamos eran hombres desconocidos en todos los mercados monetarios; que el proyecto se calificó de imposible por ingenieros de renombre; que se apoderó de él la caricatura y el ridículo sangriento: zaherido por los políticos, dice la historia; combatido por la prensa; despreciado por los capitalistas, y por mucho tiempo tan desprestigiado, que un banquero se desacreditaba por el solo hecho de suscribirse al *stock*.

Ya tenemos presente que se trataba de un camino de cerca de ochocientas leguas, con trechos ardientes como el Africa, ó helados como la Siberia, y con desiertos más inclementes que los de Arabia, y por todas partes salvajes contra quienes se tenian que sostener luchas encarnizadas y sangrientas.

No solo habia que crear crédito para la empresa contra todas estas dificultades, sino que cuando se tuvo dinero, el material para el camino, el fierro, las espigas ó clavos, las herramientas, la pólvora, las locomotoras, los carros, tenian

que embarcarse en New-York y rodear el Cabo de Hornos en viajes de ocho meses para llevarse á San Francisco, desde donde atravesando 120 millas llegaba á Sacramento. Ni un pié de fierro fué puesto en el camino en las 300 millas que hay á Ogden, ni una espiga clavada que no hubiese atravesado el Cabo de Hornos.

Los operarios tuvieron que hacerse venir á largas distancias con el material.

Escasamente poblada California en aquel tiempo, los jornales eran muy subidos.

Vinieron operarios de New-York, y por último, diez mil chinos fueron trasportados al través del Océano Pacífico, y su trabajo completó la obra.

Cuando un tal Judah, ingeniero, comenzó por construir el primer tramo de ferrocarril del Valle de Sacramento, las gentes dijeron que se había vuelto loco.

Este individuo consiguió, no obstante, algún dinero: se internó en la Sierra, y volvió con la noticia de que había descubierto puntos por donde hacer practicable el camino.

Una ley del Estado de California declaró que para que una Compañía tuviera derecho al permiso, debía pagar mil pesos por cada milla que se propusiese construir.

Esto desesperó casi á los cinco empresarios; pero léjos de desalentarse, formaron la Compañía en estos términos:

Stanford,—Presidente.

Hunkington,—Vicepresidente.

Mark,—Secretario.

Hop-Kins,—Tesorero.

Hunkington fué á Washington y logró la concesion, comunicando la fausta noticia á sus compañeros, en estos términos: "El *bill* pasó. Nos sacamos el elefante."

Con la concesion se solicitaron nuevos accionistas, y el primer momento de entusiasmo... produjo... la suma miserable de 600 pesos.

—No, dijo Mr. Gland á Lorenzo; aunque exacta, está vd. haciendo muy á la ligera la historia de este ferrocarril. Oigan vdes. lo que yo sé y recuerdo haber leído en Laboulayé y en Simonin, uno de los viajeros más ilustres de los Estados-Unidos.

El decreto de concesion fué de 1º de Julio de 1862, es decir, en plena guerra de Seseccion: á Lincoln cupo la gloria de firmar la union de los Océanos, con la misma pluma tal vez con que abolió la esclavitud.

Dividió la concesion en dos secciones; una comprendiendo la Sierra Nevada, y es la Compañía Central Pacific, y la otra, la de las Montañas Rocallosas, y es Union Pacific que llega hasta Omaha... las conquistas de la nieve y del fuego, para ponerlos al servicio de la humanidad.

Esta division produjo la competencia consiguiente, y forma dos séries de leyendas interesantes, que tienen por móviles la emulacion y la temeridad.

Cada Compañía queria mayores avances y verificaba más milagrosas empresas.

La Compañía del Este, tendia sus rieles, disciplinaba á su gente de un modo estricto, improvisaba ciudades, salvaba abismos, abria pozos para procurarse agua.

La del Oeste acarreaba gente del Japon, contenia las avalanches de las nieves con palizadas, con *Snow-Sheeds* (jaca-

lones), ó mejor dicho, grandiosos edificios de madera, sostenidos por robustas vigas, galeras inmensas con sus paredes de tablas puestas en los grandes descensos para impedir la acumulacion de la nieve.

En el Este, por los grandes desfiladeros, se lanzaba la locomotora, se ponian los rieles sobre las rocas desiguales, cruzaba el vapor dejando el peligro, y la temeridad el trazo, despues se avanzaba. . . .

En el Oeste porfiaba la nieve por obstruir el paso y se amontonaban metros sobre metros. Entónces afrontaba la locomotora la situacion, agregando á su frente despejadores del terreno, como rejas de arado; la nieve resistia como un muro de bronce: entónces se ponian dos locomotoras y tres; crugia el hielo, gemia como herida la locomotora y muros enteros de nieve se derrumbaban, pasando, sobre sus entrañas dispersas, triunfante el vapor.

El gobierno, al presenciar la formalidad de las construcciones, acudió al auxilio de las dos Compañías, y les dió en calidad de subvencion, cincuenta millones de pesos.

Diré á vd. algo sobre la construccion científica.

—No, por el amor de Dios; así como así, ya está vd. viendo las distracciones de su auditorio.

—Dicen que el plazo para la construccion de la vía fué el de ocho años.

—Sí, señor, me replicó Mr. Gland; pero ántes de siete años, el 10 de Mayo de 1869, estaba concluida.

Al principio se marchó con bastante rapidez; pero al fin, una especie de fiebre, de rabia, se habia apoderado de ambas Compañías.

En Abril de 1869, una de las Compañías construyó diez

millas en un dia (más de tres leguas). Lo más notable es que solo ocho hombres colocaron y manejaron todos los rieles. Estos ocho gigantes trasportaron cada uno 8,000 arrobas de fierro en el dia!!

En la parte de las Montañas Rocallosas, el general Dodge, que dirigia los trabajos como ingeniero en jefe, dió á sus obreros organizacion militar.

Salvajes y animales feroces corrian despavoridos á la proximidad de los trabajadores.

Los primeros obreros hicieron pié en Julesburgo.

Los irlandeses terraplenaban; gritones, batalladores, afectos al trago, vivian en casas rodantes de madera. Cada cual tenia su *revolver* al cinto para defenderse de los indios y para armar campaña.

Entre estos obreros y sus secuaces, habia la gente más perdida del mundo: aventureros de todas las naciones, figuras siniestras, fachas patibularias, arpías desechadas de la cárcel y los hospitales.

Los *salones danzantes* eran teatro de asaltos cotidianos y batallas en forma, que apaciguaba el terrible *juez Linch*, que solia funcionar activamente. Al general Dodge cupo la honra de domesticar estas fieras.

Avanzó el camino á *Chayene*: desaparecieron las fieras de que hemos hablado, y una ciudad floreciente, industriosa y feliz, brotó en el desierto de aquella levadura de veneno, de víboras y de guano de vicios.

En el Oeste, los chinos hacian casi todo el trabajo; sóbrios, disciplinados, inteligentes, rompieron esa muralla de granito que se llama la Sierra Nevada, cuya mayor altura es de dos mil metros sobre el nivel del mar.

En los descensos se hacia y se hace marchar el tren sin locomotora, por efecto de su propia gravedad, retenido y moderado por los frenos: en las subidas se ponen dos locomotoras, que se oyen como jadear y sofocarse, agotando su titánico impulso.

Si hubiera luz, me decia M. Gland, distinguiria vd. desde las alturas que vamos cruzando, allá muy abajo, llanuras cubiertas de nieve, y en el confin del horizonte, como serranías de cristales apagados, formando pliegues sus ondulaciones, alzándose como en olas petrificadas sus colinas superpuestas: es un mar sorprendido y encadenado en medio de su hervor, por las nieves eternas.

En algunas eminencias suelen verse en alto los brazos de los árboles, como luchando por salvarse de un estupendo naufragio . . . y grupos de pinos, como señores consternados que lamentaran con espanto aquel aniquilamiento silencioso y terrible.

Uno de nuestros compañeros sacó el reloj. . . . eran las once de la noche. A dormir. . . .

El interior del *Sleeping car* era un triste dormitorio con sus lámparas de trecho en trecho.

Mis compañeros, muy habituados á los viajes, tuvieron pronta colocacion.

M. Gland, habia conversado y obsequiado á un sirviente que le tenia preparado su cómodo lecho.

Yo quedé solitario, sin colocacion alguna, aunque cierto de que me esperaba allí una cama con los brazos abiertos.

El sueño me vencia; pero los departamentos estaban cubiertos totalmente, y son tan iguales, tan difíciles de distin-

guir, que me temia uno de esos encuentros, que no me fuera en manera alguna agradable.

Al fin, logré instalarme; pero tan mal y con tales inconvenientes, que con notoria injusticia, porque en ninguna parte del mundo se camina con mayores comodidades que en los Estados-Unidos, forjé ántes de que alumbrase la luz, el siguiente calumnioso romance:

MALA NOCHE.

Ven pronto, luz de los cielos,
 Para mirar por mis ojos
 Que soy el mismo sugeto
 Con mi piel y con mi rostro;
 No me hagan creer mis sentidos
 Que estoy habitando en otro,
 Ligero para tortuga,
 Muy obeso para mono.
 Y lo digo porque siento
 Que me mori como un pollo
 En las contiendas de anoche,
 En este *Eslip* del demonio:
Eslip, sangrienta asechanza,
Eslip, sobrenombre irónico,
 Cual si dormir se pudiese
 En medio de un terremoto,
 O al que se mece colgado
 En las dos astas de un toro;
 O al que va haciendo columpio
 En la barquilla de un globo.
 Era un carro intercadente;
 Era el retozar de un cojo;