

Reserva 2





Para los Convalecientes de Fiebres

Después de haber sufrido Fiebres, Pulmonía, Pleuresía y otras enfermedades, los pulmones y demás órganos del aparato respiratorio quedan inflamados y adoloridos; el sistema se debilita y está en grave peligro de contraer la Tísis. Para estos casos los médicos recetan y emplean en los hospitales la Emulsión de Petróleo de Angier. Esta preparación obra como calmante á la vez que ejerce su acción curativa sobre las membranas mucosas, además es un antiséptico superior que limpia los órganos enfermos é inflamados. Ayuda la digestión y asimilación de los alimentos, provoca el apetito y favorece la nutrición; fortalece y vigoriza todo el sistema, y de este modo pone al paciente en condiciones de poder resistir y vencer la enfermedad, no tardando en recobrar bajo su tratamiento la salud y fuerzas perdidas. La

Emulsión de Petróleo de Angier Con Hipofosfitos

no es desagradable al paladar, se amolda al estómago más delicado y si se ingiere con leche, café, chocolate, vino, agua ú otro líquido cualquiera no se le nota gusto alguno. Muchas personas prefieren tomarla sin mezclarla á otro líquido, pues apenas tiene olor ó sabor. Esta cualidad hace que sea una medicina inestimable para el tratamiento de las enfermedades en los niños.

ANGIER CHEMICAL COMPANY, BOSTON, MASSACHUSETTS, E. U. A.



Resumen 2

Cuba y América.

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA.

Director: RAIMUNDO CABRERA.

Administrador: MANUEL ROMAN.

M. MONTERO, Pr. Galiano 79.—Habana.

AÑO VII.

ABRIL, 1903.

NUM. 123

...Sumario...

I Cubierta, Alto relieve por R. Trigueros	VI Los globos dirigibles 331 Por M. Keegan. Ilustrado.
II Puente sobre el Zaza Frontispicio. Grabado de Taveira.	VII El gran conflicto 335 Por Juan de Dios Tejada.
III En el Ferrocarril Central 301 Por Rafael Cruz Pérez. Grabados de Taveira.	VIII La utilización de las Escuelas públicas en New York 339 Por Adrián del Valle. (Ilustrado.)
IV Ferrocarril Central de Cuba 312 Por Antonio Duque. Grabados de Taveira.	IX Un episodio de la vida de Plá- cido 342 Por E. Sánchez.
V El arte de hacerse rico. Capítu- lo III del libro de Hardwicke 326 Traducido por una señorita.	X A Poesía 344 Por Miguel Sánchez Pesquera
	XI Marconí 345

Además de esta REVISTA MENSUAL que ve la luz el primer domingo de cada mes, publicamos una EDICION SEMANAL que se reparte en todos los demás domingos del mes y forma un cuaderno en octavo con variedad de materiales, lujosamente impreso é ilustrado, con actualidades y una novela.

SUSCRIPCION A LAS DOS EDICIONES.—Un trimestre \$2.40.—Un semestre \$4.25.—Un año \$8 en plata española.—Para el extranjero los mismos precios en moneda americana. Pagos adelantados Se servirá el periódico por correo, franco de porte, á los que del interior ó del extranjero remitan directamente á la Administración el importe de la suscripción en letras de fácil cobro, órdenes postales ú otro medio efectivo. Rogamos que se haga mención de los anuncios insertos en CUBA Y AMÉRICA.



La Máquina de escribir
NEW CENTURY CALIGRAPH
es la más perfecta y moderna hasta
ahora inventada. Su fama es universal.
Tendremos gusto en enviar el catá-
logo ilustrado descriptivo á quien nos
lo pida.

American Writing Machine Co.,
316 Broadway, New York, E. U. A.

Manuel Menéndez & Co.

Comerciantes Comisionistas Importadores
y Exportadores

Propietarios de las Fábricas de Tabacos

“LA DEIDAD” y marcas anexas.

Agentes exclusivos del ROM CARTA BLANCA.

De la máquina de escribir

“FENIX-FRANKLIN”

y de la ganaderia

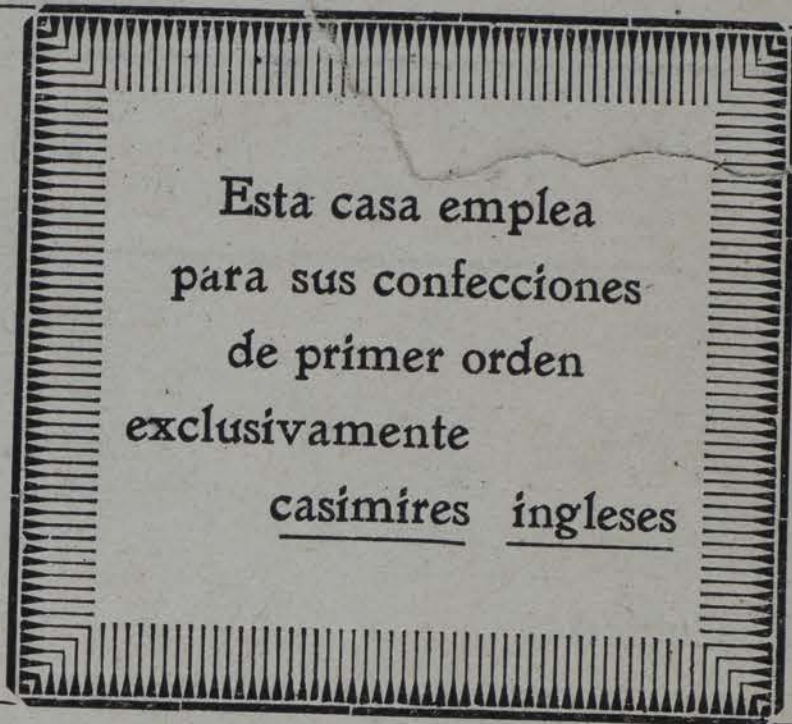
“WHEELER,” de Long Island.

99 & 103 Beekman Street

NEW YORK

Cable: MENENDESUM.

SASTRERIA DE MAXIMO STEIN OBISPO 75



Esta casa emplea
para sus confecciones
de primer orden
exclusivamente
casimíres ingleses

PRECIOS MUY MODICOS
EL VERDADERO STEIN
SE HALLA EN OBISPO 75

¡PAPEL



PAPEL!

Cualquier clase de papel sirve para la máquina de escribir, pero para obtener el MEJOR trabajo en estas máquinas se necesita un papel que tenga ciertas cualidades esenciales.

Desde hace tiempo hemos estado probando con diferentes papeles sin que hubiésemos encontrado uno que llenara todas las condiciones, hasta que probamos el famoso papel BERKSHIRE del que tenemos ahora un completo y variado surtido.

Tendremos gusto de mandar lista de precios á los que lo soliciten.

EFFECTOS DE ESCRITORIO.

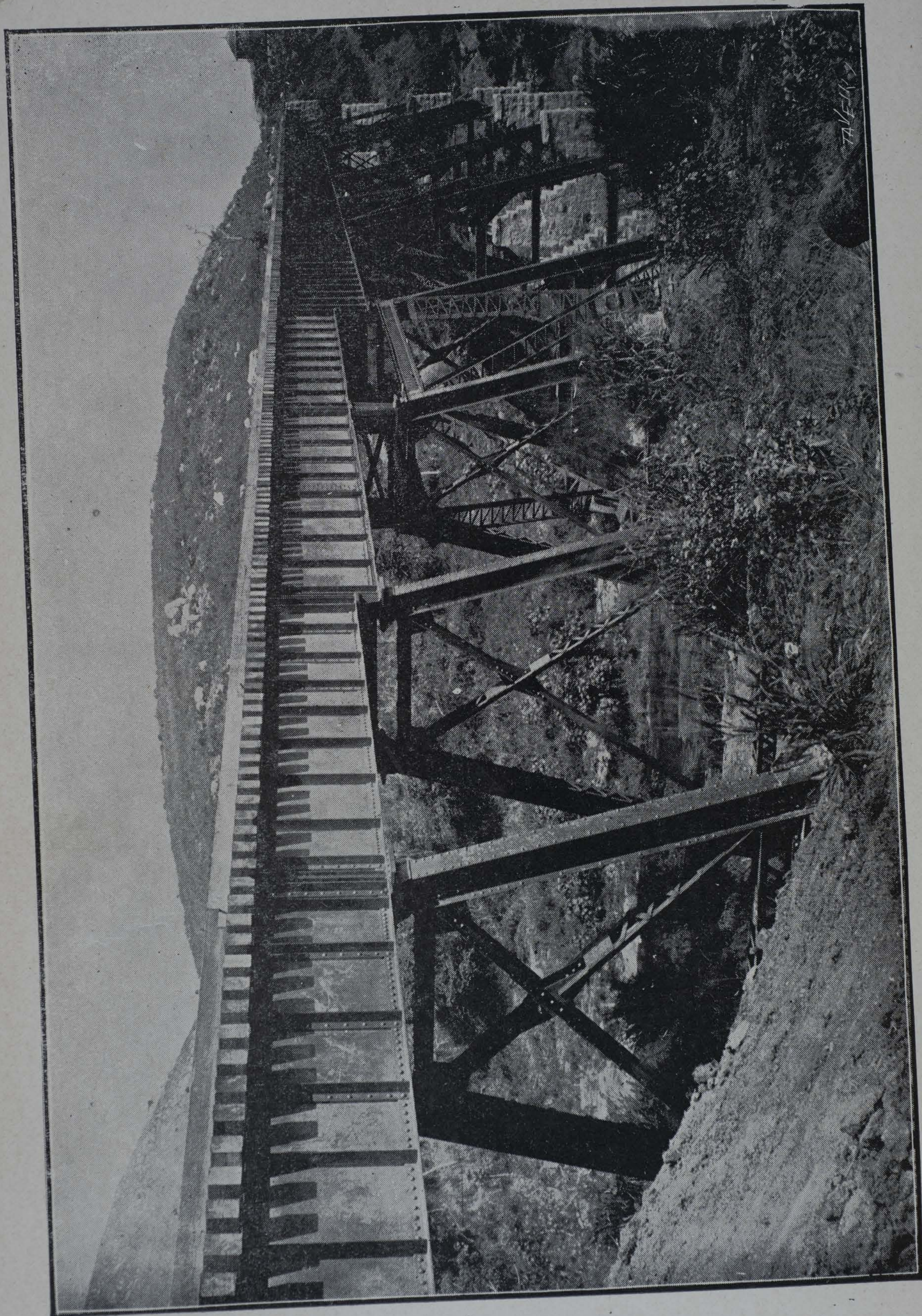
ACCESORIOS PARA OFICINAS.

HARRIS BROS. & Co.

(Agentes de la máquina de escribir REMINGTON)

O'REILLY 110, HABANA.





FEPROCARBIL CENTRAL. PUNTE SOBRE EL ZAZA

Cuba y América

Año VII

ABRIL, 1903

No. 123

EN EL FERROCARRIL CENTRAL

(DE SANTA CLARA Á ZAZA DEL MEDIO)

NOTAS AL VUELO

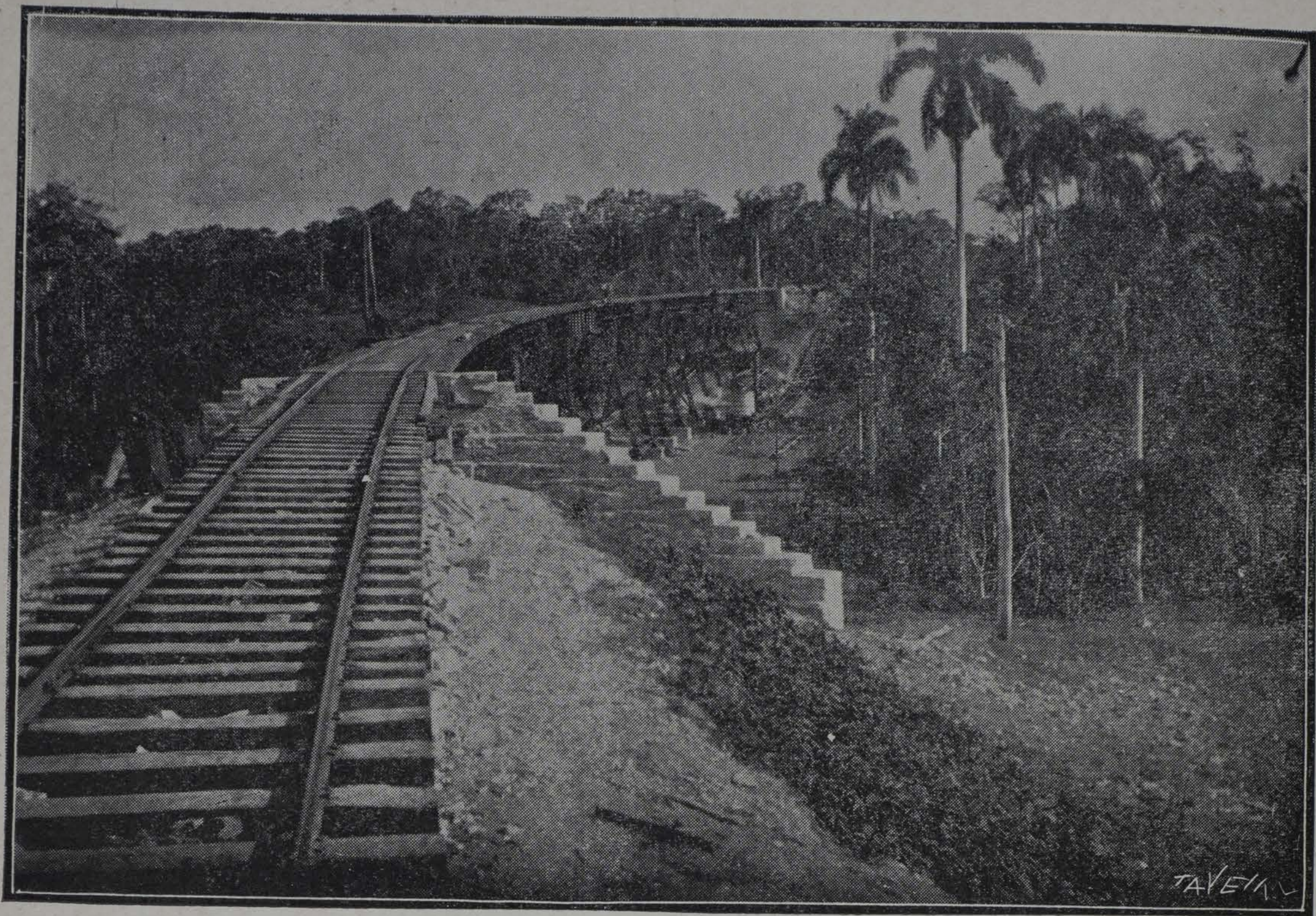
Por Rafael Cruz Pérez



HACÍA ya muchos años que se hablaba en esta Isla de la construcción de un ferro-carril que viniendo á ser, además de un gran centro estratégico, desde un punto de vista militar, la columna vertebral del territorio, diera origen á muchos otros ramales que, al dirigirse á diferentes puntos de las costas Norte y Sur, nos pusieran en fácil y pronta comunicación con distintos centros extranjeros, donde nuestros frutos tuvieran un mercado. Pero eran tantos los obstáculos con que tropezaba esta magna obra, así en el mismo Gobierno que regía los destinos de Cuba, como en la empresa de adquirir capitales para ello; eran tan fabulosas por otra parte las sumas que en alguno que otro centro se calculaban para llevar á efecto la realización de trabajos de esa índole, que el asunto llegó á parecer irrealizable, considerándose como un sueño el hecho de que un día se viesen unidos por cintas de acero Oriente y Occidente, Pinar del Río y Santiago de Cuba, los dos puntos llamados, según parece, á ser los de mayor riqueza de la Isla, por sus vegas sin rival el uno y por sus ricas minas el otro. Y esa creencia de la imposibilidad de ese ferro-carril llegó á arraigarse mucho más, en la parte céntrica especialmente, cuando se vió por una parte que la conexión de un ramal, como el de San Andrés, que iba á poner á Sancti

Spíritus en comunicación con la vía férrea de Remedios, no llegó jamás á vías de hecho, no obstante su corto trayecto y los feraces campos que iba á atravesar; y por otra que los estudios hechos en el propio terreno por compañías extranjeras para esa vía central murieron en su cuna, á causa de grandes oposiciones en el propio seno del gobierno metropolitano por diversas razones políticas.

Esos mismos tropiezos y dificultades sin cuento que para la realización de tal empresa se vinieron palpando por los habitantes de esta Isla durante tantos años, fueron causa de que se perdiese toda esperanza de ver mejorada la situación de nuestros productores, que si contaban con terrenos potentes para diversas clases de cultivo, consideraban una locura invertir capitales en ello, por carecerse de indispensables medios de conducción que facilitasen y abaratasen el transporte de frutos; y así permanecieron las fincas centrales en el mismo *statu quo* que tenían á principios del siglo pasado, reducidas á crianza de ganado, y los sitios de labor, inmediatos á poblaciones de alguna importancia, continuaban en su antiguo sistema de sembrar en pequeñísima escala, porque las necesidades de esas mismas poblaciones eran cubiertas con poca cosa por diversos estancieros, no intentándose nunca el transporte de

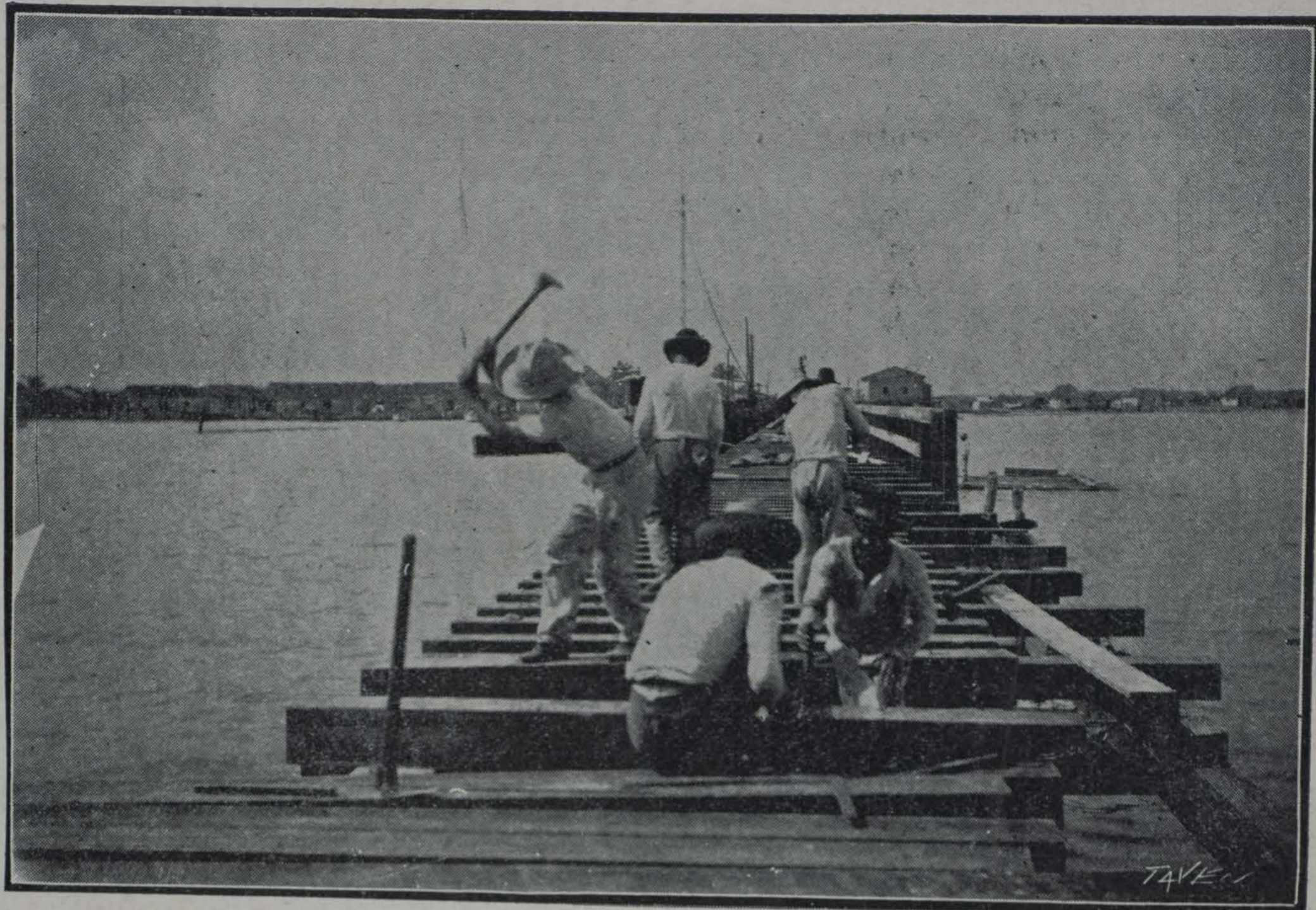


UNA SECCIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL. PUERTO PRÍNCIPE

frutos á otros puntos, porque el costo de ese acarreo era superior al valor de la mercancía.

Así es que la magnitud de la empresa ferroviaria por un lado, cuyo costo se hacía ascender á más de sesenta millones de pesos, y por otro los entorpecimientos que surgían, no bien se trataba de ello, así como la costumbre que ya teníamos de ver nuestros caminos y terrenos casi en las mismas condiciones que en los primitivos tiempos de la conquista, sin que viésemos surgir nunca uno de esos hombres extraordinarios que, tomando el peso á lo presente, se lanzan, provistos de recursos bastantes, y venciendo toda clase de dificultades de parte de los hombres y de la naturaleza, á la realización de una obra, para la que el porvenir reserve grandes utilidades; todo esto reunido fué causa de que al hablarse, encontrándonos en plena intervención americana en nuestra patria, de la solicitud de una empresa extranjera para llevar á cabo, con el contingente de muchos trabajadores,

la construcción del Ferrocarril Central, dudásemos de la realización de tal obra, que estábamos acostumbrados á juzgarla empresa de romanos, impropia del medio en que nos habíamos estado moviendo; y cuando se nos hablaba de lo adelantada que estaba ya la empresa, de las dificultades que, presentadas por algunos, iba ésta venciendo con gran inteligencia y tenacidad, dificultades á que se les buscaba base en la ley Foraker, poníamos también en duda la conclusión de esos trabajos; y cuando por último se habló por toda la prensa de la inauguración que se llevó á efecto con rapidez asombrosa y en medio de la mayor sencillez, sintiéndose el paso y rugido de potentes locomotoras por vírgenes campos, donde antes no reinaba más que el silencio, interrumpido á veces por el canto del guajiro ó por el lejano bramido de animales vacunos; quisimos ver por nuestros propios ojos la obra colosal, llevada á feliz y pronto término por el genio sajón, encarnado en Sir William Van Horne, á quien



COLOCANDO POLINES

es deudora Cuba de la obra de mayor trascendencia comercial y política, realizada en esta tierra después del descubrimiento de la misma, obra llevada á feliz término sin subvenciones, ni privilegio alguno.

La nueva línea, empieza desde la capital de la provincia de Santa Clara, y á este punto nos dirigimos para palpar una realidad que nos parecía imposible, línea que entronca con la que conduce á esta capital y otras diversas poblaciones de Occidente. Cerca de las ocho de la mañana nos encaminamos al paradero que sirve para las dos empresas: al dirigir nuestras miradas al tren que iba á partir hacia Oriente, nos llamaron poderosamente la atención la potente locomotora, mayor que las empleadas en la antigua línea, así como el mayor tamaño y lujo de los carros de la nueva empresa, no obstante no estar aun en servicio, por no haber llegado los destinados á primera clase, los cuales serán los mejores y más cómodos de la Isla: los que estaban enganchados en la máquina, próxima á partir, nos hacían

mucho mejor efecto que los de primera de otras líneas de nuestra patria.

La mañana, que era una de las de pascua de Diciembre, estaba sumamente neblinosa, viéndose el campo de alrededor cubierto de blanco sudario, á través del cual podían distinguirse árboles cercanos, de cuyas hojas se desprendían gotas de agua, haciéndonos recordar esta espesa neblina que ya nos hallábamos de lleno en la época anunciada por uno de nuestros poetas populares al decir con suma sencillez:

“Pronto vendrán las mañanas
en que la neblina densa
extienda su capa inmensa
sobre las verdes sabanas;”

y era tanta por cierto la densidad reinante, que absolutamente nada se veía de la cordillera del Escambray que, levantándose magnífica y soberbia á la vista de la población, corre formando caprichosas curvas, que semejan desde lejos, con el movimiento del tren, inmensa sierpe que parece ondular en las alturas para desaparecer luego en el lejano horizonte. La

locomotora, repleta ya de vapor, parecía inquieta por emprender la marcha hacia Oriente, los pasajeros se apiñaban en la taquilla, proveyéndose de *tickets*, una turba abigarrada de chiquillos se disputaba en la puerta del paradero la conducción de maletas y pequeños fardos, la campanilla de aviso redoblaba sus toques, el hervor del líquido contenido en las calderas se hacía escuchar cada vez con más fuerza, y atronando por fin los espacios tres enormes pitazos, se empezó á deslizar el monstruo de acero sobre los nuevos railes, jadeante en los primeros instantes, arrojando acompasadamente gruesas columnas de vapor por sus costados y aumentando por grados su carrera, en tanto que la cabellera de humo de color vario, comprimida al parecer por la neblina, se extendía horizontalmente sobre el tren, como el lazo que unía la población que quedaba atrás con el tren que se alejaba, cargado de pasajeros.

La línea va costeano parte de las estribaciones de la sierra del Escam-

bray, que queda á la derecha, culebrea á veces entre lomas, cosa que se explica, porque en los trabajos realizados se fué buscando la mayor economía, y á pesar de la opacidad reinante, podían observarse á uno y otro lado preciosos paisajes de los trópicos, ora compactos palmares que, cubriendo los costados de lomas inmediatas, parecían, á través del blanco sudario, espectros que surgían para presenciar el paso del tren, ora arroyos cristalinos que bajando ruidosos de las alturas cercanas se deslizaban entre coposas arboledas, semeando anchas franjas de plata que se retorcían en las quebradas del terreno, llevando á este frescura y vida.

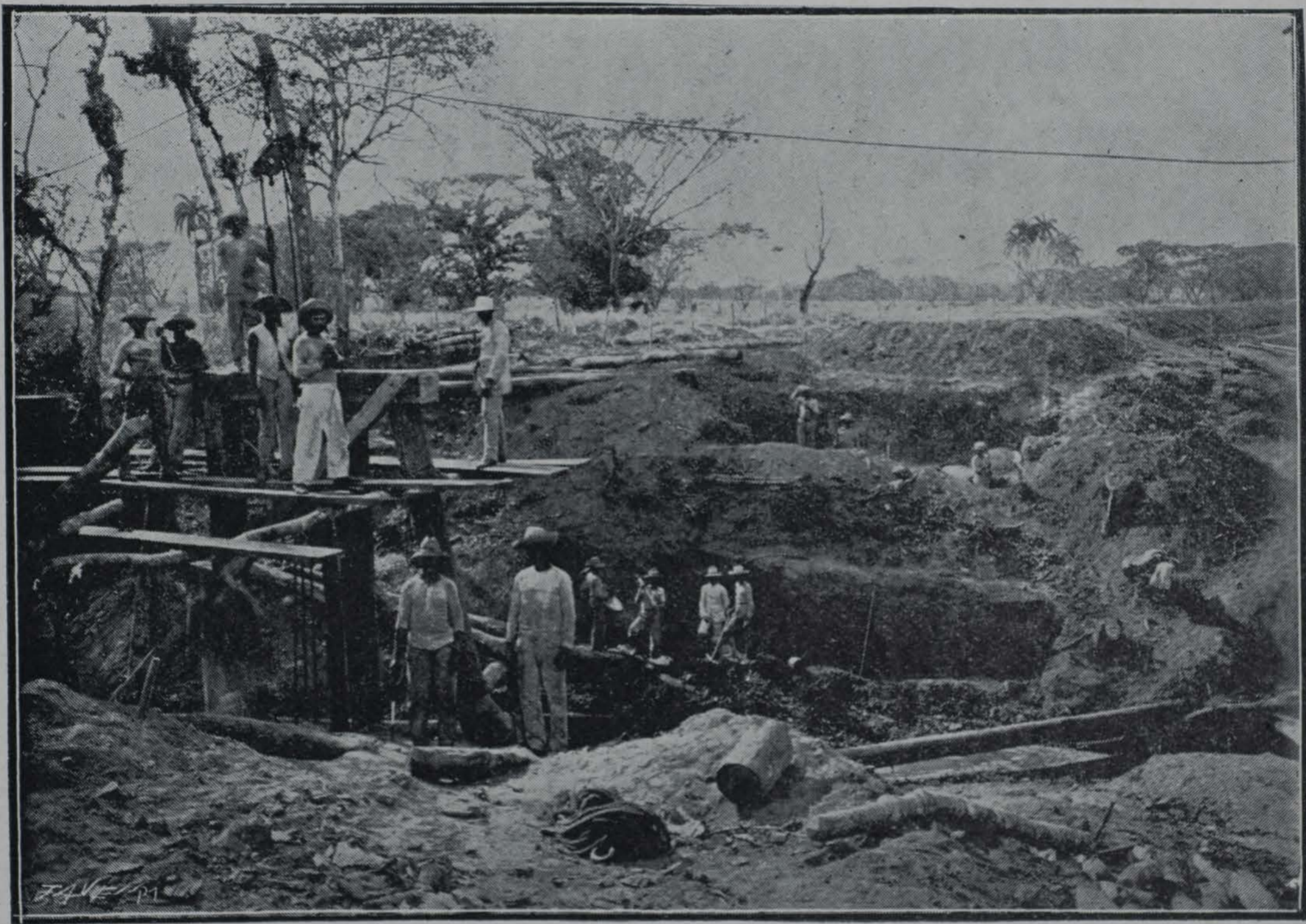
El tren va deslizándose tan suavemente sobre la línea, que no se siente trepidación de ningún género, semeándose mucho su marcha á la de un carro eléctrico por un plano ligeramente inclinado; y esa comodidad se hace mucho más apreciable, cuando se recuerdan las tremendas sacudidas que frecuentemente se experimentan



UNA POBLACIÓN DE LA VÍA. ORIENTE

en la línea de Jovellanos á Santa Clara, la cual está demandando á gritos una gran reparación, y mucho más ahora que están próximas á pasar por ellas las potentes locomotoras y lujosos y grandes carros del ferrocarril central. Había aumentado tanto la velocidad de la locomotora, que con el roce se incendiaron unas chumaceiras, habiendo habido necesidad por ello de hacer uso de los frenos de contención, deteniéndose instantánea-

dedicadas á cultivos menores en grande escala. No falta en esos puntos la típica casa de guano con su portal rústico, la cocina á través de cuyo techo pajizo sale el humo del fogón y el chiquero de puercos; y como es cosa nueva por esos puntos el paso del tren, no bien se siente su aproximación bajan al borde de la línea á presenciar el espectáculo sencillas guajiritas de sitios inmediatos, limpiamente vestidas, adornados sus cabellos con



NIVELANDO EL TERRENO PARA LA VÍA CENTRAL

mente el tren, sin sentirse sacudida alguna, frente por frente al cerro de "Pelo Malo", eminencia estéril que parece haber sido arrojada, en medio de aquel llano, por la misma convulsión geológica que hizo surgir el alteroso Escambray. Apagado el pequeño fuego se emprendió nuevamente la marcha, pudiéndose ya distinguir mejor los campos inmediatos en que abundan palmares, hermosos riachuelos y sitios en que se destacan plateadas vegas de tabaco, así como estancias

flores naturales, y, con la sonrisa en los labios, agitan sus pañuelos, diciendo ¡adiós! á los pasajeros. Por cierto que después de pasar sobre el puente del *Manajanabo* y muy cerca del río *Palmas*, que se atraviesa dos veces, se detuvo el tren frente á un sitio, rodeado de palmeras criollas, y en el cual se notaba alegre movimiento en las personas que lo ocupaban en ese momento: era el segundo día de pascua de navidad, y presumí desde luego que tal bullicio sería ocasionado por

alguna parranda, propia de esos días entre nuestros guajiros; y tan acertado estuve, que á poco sentí dulcemente heridos mis oídos por las melodiosas notas del zapateo criollo, tocado por guitarras y bandurrias, diestramente manejadas, notas que me pareciera más armoniosas por creer que había en ellas algo de las melodías eternas de las pencas de esas mismas palmas, que tan poéticamente daban sombra á la casita de guano; y tan pronto como

aquellas tan dulces armonías de una mañana de pascua, venidas á través del palmar, fueron apagadas por el potente ruido de la locomotora.

Después de cruzar diversas alcantarillas y puentes de hierro, dióse vista á la hermosa finca llamada de Olivera, viéndose, al mirar hacia atrás, una preciosa azul cordillera que parece cerrar el camino andado, y no es otra que la misma del Escambray que, por las curvas á que obedece la línea, pa-



UNA SECCIÓN DE LA VÍA. PUERTO PRÍNCIPE

los armoniosos sonidos de aquellos instrumentos fueron acompañados por el calabazo y golpeo, una voz humana de tintes melancólicos cantó dulcemente á compás, pudiéndose percibir distintamente estos versos:

«Desde el punto en que á mi ruego
Cediste en la Vuelta Abajo,
Sé que nos honra el trabajo
Y no los gallos y el juego.....»

no habiéndome sido posible, por más atención que puse desde la ventanilla del tren, escuchar una nota más:

rece haber cambiado de lugar. Llegamos entretanto á una de las obras más grandiosas del ferrocarril central: me refiero al gran viaducto de la "Loma del viento", no lejos de Placetas, obra gigantesca en que se notan rasgos del ingenio sajón, tan inclinado á vencer los obstáculos que pueda ofrecer la naturaleza. Al acercarse á él, el tren va deteniendo su velocidad, y el ruido especial que se percibe distintamente, cuando va la máquina pasando despacio y majestuosamente



TALA DE BOSQUES PARA LA VÍA

por aquella armazón de hierro, sostenida por enormes soportes, hace desde luego comprender que hay algo grandioso abajo, é instintivamente se asoma el viajero á su correspondiente ventanilla, sobrecogiéndose de espanto, mezclado de profunda admiración, al contemplar allá abajo, desde aquella altura, los cogollos de elevadas palmeras que, hermozeando aquel abismo, no han podido llegar con sus pencas á la altura vertiginosa en que descansan los rails: una vez pasada aquella tremenda hondonada, al volverse la vista hacia atrás, produce una profunda impresión ver destacarse, al volver de una curva de la línea y por entre los blancos troncos de las palmas, aquella arquería negruzca, en que se asienta aquella obra atrevida. Mide ese viaducto seiscientos diez piés de largo por una altura de ciento cinco.

A pocas millas de allí y después de pasar junto á hermosos potreros de crianza, se entra en terrenos de *Placetas*, destacándose allá, á lo lejos, hacia la izquierda, la azulosa serranía de *Camajuani*, rica en variados matices,

y que por los cambiantes del aire y de la luz, producida por el sol de la mañana, semejaba un gigantesco manto azul, arrojado por la mano de Dios en medio de aquella naturaleza salvaje. Ese terreno de *Placetas*, por donde pasa el tren, es muy llano, cubierto de menudas piedrecitas negruzcas, sembrado de peralejos y abundante en palmeras de guano de cana y de otras muy propias de tierras estériles de sabana, á propósito tan sólo para la crianza suelta. Sin embargo, después de algunas millas en que reina la mayor monotonía, se entra en terrenos de *Santa Rita*, de *Campanero* ó *Máximo*, en que el suelo ofrece mejor aspecto, descubriéndose aquí y allá paños de tierra de superior calidad, hasta que el tren penetra de lleno en *Sabana Abajo*, lugar en que á uno y otro lado aparecen potentes cañaverales pertenecientes al ingenio *Zaza* y que se pierden en el horizonte, no dominando la vista más que un mar de verdura, que hermosamente ondulaba á impulsos de la brisa reinante, y los lindos penachos de las flores de caña, al inclinarse sobre esos mismos verdes cam-

pos, daban al conjunto un aspecto verdaderamente encantador. Una hermosa casa de mampostería se divisa hacia la derecha, á través de una ancha guardarraya de cañas, y en una de éstas se veía una linda locomotora, preparada para salir. En este mismo punto de Sabana Abajo hay un hermoso puente de hierro, llamando la atención del viajero, antes de llegar á aquél, un río de algún caudal que, deslizándose unas veces paralelamente á la línea y retorciéndose otras por entre las quebradas del terreno, como si quisiera evitar el paso bajo la armazón de hierro, al fin se lanza decidido por debajo de aquella mole y sale serpeneando por el lado opuesto, perdiéndose luego entre espeso bosquecillo, en que floridos festones se entrelazan de uno á otro árbol, formando caprichosas enredaderas.

Después de Placetas, penetra la línea en el terreno de la hacienda "Calabazas", jurisdicción de Sancti Spíritus, hacienda de terreno propio para potreros de crianza, industria á que estuvo dedicada desde tiempos primitivos, y á la que se va dando nueva vida después de terminada la última guerra; y á poco de haberse pasado el puente de hierro que hay sobre el río del mismo nombre de la mencionada hacienda, se van notando bastantes alcantarillas sobre cañadas y arroyos de pequeño cauce que corren á través de terreno accidentado, hasta que se llega á Piedras, punto en que se halla emplazada una estación. Ya desde este último punto se observa hacia la derecha y destacándose majestuosa, la cordillera de Banao, en que sobresale la loma de "Pico Tuer-to", punto el más elevado de ese conjunto montañoso que sirve de línea divisoria entre Sancti Spíritus y Trinidad, y en cuya alterosa cima habían colocado los españoles, durante la última guerra, un heliógrafo, desde el cual se dominaba toda la jurisdicción, siéndoles sumamente fácil y hacedero descubrir los movimientos de las columnas insurrectas, que por esa causa se veían constantemente perseguidas por fuerzas en combinación. Como

habiéndose separado de esa cordillera y situándose entre ésta y la ciudad de Sancti Spíritus, cual un avanzado centinela, se levanta, con su hermosa forma de cono perfecto, la *Loma del Obispo*, cubierta de bosques gran parte de su falda, de yerba de guinea el medio y de pasto de sabana el extremo y planicie, pareciendo desde lejos, por su figura, un volcán apagado. Hasta principios del siglo pasado se llamó loma del *Pan de Azúcar*; pero desde 1804, en que estuvo en esa misma cima el Obispo Espada, se le dió el nombre con que hoy se conoce.

Pasada la Hacienda Piedras llama poderosamente la atención un terreno feracísimo de gran capa vegetal, de vegetación vigorosa y de arroyos pintorescos que van culebreando de Sur á Norte, ora ocultándose unos en grandes potreros, en que la yerba de guinea forma compacta muralla, ya escondiéndose otros en espeso bosque tropical, en cuyos árboles del borde se ven colgantes guirnaldas de blancos aguinaldos, que perfuman el ambiente y forman hermosísimas curvas, en que á su vez se entrelazan gruesas macetas de flores amarillas, el conjunto de todo lo cual es bello en extremo. En esos campos se ven restos de ingenios demolidos á causa de la guerra, ingenios cuyas torres se levantan aisladas y solitarias, acusando pasada riqueza; y á trechos grandes se ven algunos que otros sitios de labor, que ahora tomarán mayor impulso en los cultivos menores, á causa de la nueva y poderosa corriente de vida que les lleva ese ferrocarril central. Esos campos, para los que hay reservado un gran porvenir de riqueza, cuando á uno y otro lado de la línea se levanten colonias agrícolas, pertenecen á las haciendas *Cabaiguán*, *Guayos* y *Tuinicú*, siendo la única finca azucarera que logró salvarse de la gran catástrofe, perdiendo no obstante mucho de su riqueza natural y artificial, el central Tuinicú, cuyos campos de caña se atraviesan en parte, y que hoy se comunica con la central por un ramal, que ya se ha estrenado con la conducción de los primeros frutos de la actual

zafra. De los campos de caña del central Tuinicú á *Zaza del Medio* hay muy corta distancia, pasándose, antes de llegar á este último punto, por entre los caudalosos ríos Tuinicú y *Zaza*, á la vista del demolido ingenio *Buena vista*, hoy convertido en potrero abandonado; y hacia la izquierda atrae las miradas del viajero, en medio de aquellos bellísimos campos, en que se siente toda la pujanza del trópico, una elevada montaña, cubierta de yerba de guinea la mitad que mira al Sur y de espeso bosque la que da hacia el Norte, pudiéndose distinguir perfectamente desde el tren una línea que, subiendo desde la falda occidental de la mencionada alta eminencia y bordeando el bosque, llega á la cima y de allí baja en línea recta por el lado oriental hasta perderse en la llanura inmediata, paralelamente al río de *Zaza*. Esa línea es una cerca de piedras que se construyó en el primer cuarto del siglo pasado por cuatro esclavos, cerca que siendo una obra de la esclavitud, está envuelta, no obstante, en brillante aureola de

libertad. He aquí, pues, un episodio ignorado aun por los mismos actuales habitantes de Sancti Spíritus, en cuya jurisdicción está enclavada esa loma llamada de *Alonso Sánchez* en la hacienda del mismo nombre: sucedió que en el primer cuarto del siglo pasado eran dueños de la mayor parte de dicha hacienda *Alonso Sánchez* los ricos propietarios hermanos D. Fernando y D. José de Jesús Pina, y medio á medio de sus respectivas fincas está esa elevada loma, la cual correspondía de por mitad á los mismos; y deseando dividir ambas propiedades, después de convenir en que la línea divisoria cruzase por la misma parte media de la loma de Este á Oeste, buscaron un perito en cercas de piedras, para que este echase la que se deseaba. Después que varios individuos vieron el trabajo que había que hacer, ninguno se atrevió á llevarla á cabo, porque, siendo muy pendiente la loma, vendría lo construido fácilmente al suelo, ó por su propio peso, ó á impulsos de cualquier tormenta, viéndose contrariados en su deseo dichos hermanos.



CUADRILLA DE TRABAJADORES EN LA FAENA

Entonces dos morenos de la propiedad de ambos se ofrecieron á hacer la obra á completa satisfacción de sus amos, siempre que se les facilitase otros dos hombres, que les sirviesen de peones, durante la construcción, á la cual echaban tres años de duración por lo menos; y ambos hermanos, que tuvieron siempre arranques y rasgos generosos, aceptaron gustosos la oferta, proporcionaron los dos peones, sacados de entre otros esclavos, y prometieron á esos trabajadores que si el trabajo quedaba á satisfacción, como ofrecían, darían la carta de libertad á los cuatro. Los esclavos emprendieron con entusiasmo el trabajo, no descansando más que el domingo, día que dedicaban á ir á casa de sus amos en busca de la comida que consumían durante la semana. Así se pasaron tres años y medio de labor ruda, no sólo por el acarreo de las piedras, subidas en hombros por los cuatro trabajadores, sino por la colocación de las mismas á exacto nivel y con simetría, no siendo pocas las veces en que se derribó lo hecho, emprendiéndose nuevamente la reconstrucción; pero al fin, al cabo de cuarenta y dos meses, días más ó menos, aquellos ignorados y salvajes *ingenieros*, sin más aula que la naturaleza, entregaron la obra concluida, y los amos, cumpliendo religiosamente lo prometido, entregaron á su vez gustosos las cartas de libertad á los cuatro esclavos. De esa escena que pasaba á orillas del Zaza, cuando la esclavitud estaba en todo su apogeo, hay más de ochenta años, y ni una piedra se ha desprendido aun de aquella obra de romanos, sobre la cual, en instantes de desaliento, rodaría más de una lágrima silenciosa, que no por proceder de ojos esclavos dejarían de contener la misma cantidad de agua y de amargura que la desprendida de ojos de magnates.

Junto á esa misma loma, cuya falda Sur va lamiendo el Zaza, puede contemplarse, sobre este caudaloso río, un soberbio puente de hierro, construcción atrevida que descansa sobre diez gruesas columnas, en que hay

granito extraído de esa misma loma de Alonso Sánchez, y puente tan largo y alto como el viaducto de la *Loma del Viento*, de que hablamos anteriormente. No se ve en la parte superior de esa obra barandaje alguno: la división de las fuerzas queda abajo, desde donde puede apreciarse bien ese trabajo de alta ingeniatura moderna; y es un espectáculo, en que hay algo de sublime, la contemplación, desde abajo, del paso del tren á marcha lenta sobre aquella mole, para emprender en seguida vertiginosa carrera hacia Ciego de Avila, envuelto en una nube de humo. Por cierto que para mejor palpase el contraste entre lo antiguo y lo moderno, en tanto que el tren cruzaba el río y barrancos inmediatos con tanta facilidad, sin obstáculos que lo detuviesen, se veía en esos mismos momentos, en un camino de la derecha, una carreta que hacía dos días estaba allí atascada en un pantano, y los conductores aun luchando por sacarla.

De ese mismo punto de *Zaza del Medio* ó *Alonso Sánchez* es propietario hoy una sociedad americana, y á juzgar por la llanura que queda á la izquierda del río, por su terreno de calidad superior, por los saltos de agua del río, propios para aprovecharse en cualquier lucrativa industria y por el mismo espléndido panorama del lugar; puede pronosticarse que allí se levantará en no lejano tiempo una población de importancia que quitará toda corriente de vida á la ciudad de Sancti Spíritus, que se reducirá á un recuerdo histórico. Hoy, por el solo hecho de estar ese nuevo paradero de la línea central muy próximo al ramal que unirá á ésta con la antigua población yayabera, se nota un no despreciable movimiento, aumentado con el tráfico de guaguas, carruajes y caballos de alquiler para la conducción de pasajeros que de este punto van á la ciudad, ó que desde ésta se dirigen á otras poblaciones de Oriente ú Occidente.

Nuestra excursión terminó en Zaza del Medio, desde donde nos encaminamos á la vieja población yayabera,

cuna de nuestras más caras afecciones; y durante el trayecto, al pensar en esa gigantesca obra ferroviaria de construcción tan rápida como asombrosa y para la que sus empresarios no contaron con subvenciones, ni privilegio alguno, sino con la sola fuerza de su voluntad y de sus capitales, consideramos que tan magna empresa, que pone en comunicación directa to-

gran vía y sus ramales, la riqueza será nota dominante en nuestro mercado, representando Cuba un gran papel, sin turbulentas y odiosas agitaciones intestinas, entre las naciones cultas del globo; y otra más gran ventaja nos trae este nuevo movimiento de medios de comunicación de nuestros pueblos, y es que con el contacto diario irán desapareciendo ciertas mi-



RANCHOS DE LOS TRABAJADORES

das las comarcas de nuestra joven República, pregona á todos vientos con el pito de sus locomotoras que se ha abierto una nueva era, la cual traerá como consecuencia inmediata poner pronto en circulación las riquezas inmensas que atesora este suelo privilegiado, tan fuertemente ambicionado desde principios del siglo pasado; y tan pronto como colonias agrícolas se desarrollen á uno y otro lado de esta

ras estrechas y nuestra patria será verdaderamente una, cuando, "en día no lejano, donde quiera que haya nacido y viva un hijo de esta tierra, no sea su horizonte el que se domine desde el triste campanario, sino otro más amplio y dilatado, común de todos y por todos igualmente amado: el horizonte de Cuba, de la nación, de la República cubana."

FERROCARRIL CENTRAL DE CUBA

COMPAÑIA DE CUBA Y CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL

Por Antonio Duque

SIR WILLIAM VAN-HORNE

NADA más natural é imprescindible que empezar hablando de Sir William Van-Horne en este artículo que llamaríamos Historia de la Compañía de Cuba y de la Construcción del Ferrocarril Central, si no fuese por el reconocimiento que hacemos de nuestra deficiencia para la difícil misión de historiador.

Salvo esta deficiencia, tenemos los datos, tomados cada uno de ellos en la fuente que podía darlos exactos; hemos seguido la marcha de esta portentosa obra desde que se empezó, y recorrido la línea central, primera obra de la "Compañía de Cuba," en toda su extensión.

Sir William Van-Horne es tan conocido en el mundo financiero que huelga cuanto de él se diga; nos limitaremos á indicar que desde una modesta posición ha sabido elevarse, por su propio esfuerzo, de telegrafista á Presidente de varias de las más poderosas Compañías del mundo.

Aquí en Cuba menos que en ningún lado, es necesario hacer elogios suyos. Basta decir, creó la "Compañía de Cuba," construyó el Ferrocarril Central, consiguiendo, sólo con el prestigio de su nombre, el capital necesario para una obra que rayaba en locura intentar hacerla, no sólo sin subvención, sino porque ni siquiera podía pensarse en la concesión, por impedirlo de modo terminante una ley del poder interventor de los Estados Unidos, que se conoce con el nombre de su autor: Ley Foraker.

El dinero para realizar la obra, era naturalmente la base, pero aun con mucho dinero podía fracasar si no había una acertada dirección y administración.

La dirección requería por las especiales condiciones en que se realizaba la obra, una diplomacia y habilidad tal, que no necesitan, ó por lo menos no tienen, muchos jefes de Estados importantes.

La administración necesitaba pericia, actividad y voluntad inquebrantable.

Si como experto está Sir William considerado como una de las primeras autoridades en materias de ferrocarriles, como activo y diligente pasma al que lo vea en su trabajo.

Desde Montreal (Canadá), su residencia, seguía la marcha de la construcción de la línea por medio de planos topográficos, y fotografías de los trabajos que se realizaban; esto no impedía que con frecuencia viniera á Cuba para analizar lo que se hacía y dirigir lo que debía hacerse, atravesando caminos que volcaban coches, atascaban caballos, ó montes inexplorados donde la noche lo sorprendió muchas veces, extraviándose y enredándose entre bejucos que algunas veces le hicieron experimentar sensaciones que deben sentir los que condenan á la horca.

En el mes de Enero de 1900 vino Sir William á Cuba á asuntos de la Compañía del "Havana Electric R." y observó que las provincias de mayor extensión carecían de vías de comunicaciones, y que esas provincias con-



CORTE DE POLINES Y ATRAVESAÑOS

tenían inmensas riquezas que explotar. Una noche en Cienfuegos, á donde había ido á tomar un vapor que lo condujese á Jamáica, sease que los mosquitos, como él dice, no lo dejaran dormir, ó sease que la gran idea germinando en su cerebro creador le impidiese el sueño, tomó un mapa de Cuba y estudió minuciosamente las provincias de Santa Clara, Puerto Príncipe y Santiago de Cuba; vió las vías de comunicación que podía utilizar para llevar el material de construcción á los puntos donde eran necesarios para la del ferrocarril. Desde aquella misma noche quedó planteado el modo cómo más tarde la gran obra iba á realizarse.

Regresó á la Habana, vió al Gobernador Militar, Gral. Leonardo Wood, y le preguntó si el Gobierno interventor de los Estados Unidos, se opondría á que se realizara la construcción del Ferrocarril Central, á lo que el General contestó que, lejos de oponerse, se sentiría muy satisfecho de que durante su administración se realizara

una obra que tan beneficiosa sería para Cuba.

Consultó el caso con cuatro de los más distinguidos abogados de la Habana, y todos opinaron que bajo el punto de vista legal la obra era completamente irrealizable.

No se desanimó por esto Sir William, marchó á New York y explicó sus proyectos á varios de sus amigos á quienes no se les ocultaba lo atrevido de invertir millones en una obra cuya concesión lo impedía la ley que ya hemos mencionado, que prohibía terminantemente al Gobierno Interventor de los Estados Unidos, hacer concesión alguna en la Isla de Cuba durante el Gobierno Militar.

No obstante esto, al manifestarles que él estaba dispuesto, en esas condiciones, á empezar y dirigir la obra, se comprometió el dinero necesario para realizarla.

El día 24 de Abril de 1900 quedó constituida, en New-Jersey, la "Compañía de Cuba" con el objeto de organizar varias empresas destinadas al de-

sarrollo y explotación de riquezas de Cuba, una vez construido el ferrocarril central, que era naturalmente la base, el medio ó eje de todo, lo que se proponían realizar á la mayor brevedad posible.

Fueron los fundadores de esta Compañía; Sir William Van Horne—su iniciador,—Levi P. Morton, W. C. Whitney, Thomas F. Ryan, E. H. Harriman, G. G. Haven, Jas. J. Hill, William L. Bull, Harry L. Terry.

En el año de 1902, primero de Mayo, quedó organizada en el Estado de New Jersey la Compañía "The Cuba R. C." con objeto de construir el ferrocarril de Nipe á Alto Cedro; cincuenta kilómetros de extensión.

Era el objeto de la primera Compañía, ó séase la "Compañía de Cuba," construir la línea central desde Santa Clara hasta Santiago de Cuba, 537 kilómetros, ramal á Sancti-Spíritus, 14 kilómetros y el de Holguín 20 kilómetros. El de la otra Compañía, ó séase "The Cuba R. C." construir como se ha dicho el ramal de Nipe á Alto Cedro. La primera de estas compañías traspasó á la segunda, como se verá más adelante, algunos de los derechos y propiedades que tenía.

Al iniciarse la idea de construir el ferrocarril central, por el que tanto se había suspirado, que á juicio de todo el mundo era sumamente necesario realizarlo y que constituiría la salvación de aquella parte del pueblo de Cuba que, por carecer de vías de comunicación, tenía á sus propiedades sin producción, ó con una muy insignificante; al iniciarse esta idea que el Gobierno español intentó realizar varias veces, haciendo concesiones ventajosas, dando á la Compañía constructora tierras á un lado y otro de la línea, garantizándole un 6% de interés al capital que se invirtiese y otras ventajas, que constituían un buen negocio para la Compañía—no lo aceptó porque los que manejaban el *pandero* le pidieron una buena *propina* adelantada—pero no tanto para Cuba, que pagaba; al iniciarse esta idea por la que siempre se había anhelado y que si se dejaba de pensar en ella era

por creerla un sueño; cuando era más que nunca necesaria, por estar las provincias en donde iba á construirse completamente arruinadas, por haber terminado la guerra con el ganado que constituía su casi única riqueza; al ver esa idea convertirse en hecho, sin gasto alguno para Cuba, ante la sorpresa del pueblo sensato, se levantaron protestas contra lo que ya empezaba á realizarse, invocando, por supuesto en todas estas protestas el nombre y la suerte de Cuba, y su entrañable amor á ella.

Estas oposiciones aumentaron algo los gastos de construcción del Ferrocarril y fueron disminuyendo en proporción inversa.

El inconveniente que presentaba la Ley Foraker, parecía insuperable, pero al fin fué obviado apoyándose en la legislación española vigente, sobre construcción de líneas particulares.

La Compañía adquirió comprando, ó por concesión, la faja necesaria para la línea, y en su terreno propio se consideraba la construcción como línea particular; pero el paso de caminos y ríos no era posible hacerlo por líneas de ninguna clase, sin la concesión que era imposible obtener; esto fué lo más difícil para la Compañía, porque los más astutos abogados de Cuba y los Estados Unidos no encontraban el medio de salvar los obstáculos que la ley presentaba.

Por fin se resolvió este inconveniente, dando el Gobierno Interventor permisos *temporales* para pasar los caminos y ríos que por no ser ninguno de los ríos atravesados, navegables, favorecía la solución que se daba; cada paso de camino ó río fué objeto de un permiso especial. La Compañía aceptaba los riesgos que le pudieran venir por construir líneas con permiso temporal, que podría ser revocado por el nuevo Gobierno ó imponerle condiciones onerosas; pero prácticamente se consideraba imposible que el futuro Gobierno, aunque podía, negara el permiso para esos pases, y realizase una obra tan contraria á sus intereses y á los de sus gobernados. En esta forma se resolvió lo que parecía imposible; no sostendremos la

legalidad de este medio, pero sí lo aplaudimos al ver el fin con que fué empleado.

El establecimiento de las dos Compañías de que hemos hablado anteriormente, la "Compañía de Cuba" y "The Cuba R. C.", fueron aprobados por la Comisión de Ferrocarriles de Cuba, con arreglo á la orden militar n.º 34, de 7 Febrero de 1902, sometiéndose las compañías, para la construcción de las líneas que proyectaban ó habían empezado á construir, á las condiciones establecidas en la Ley de Ferrocarriles, y la "Compañía de Cuba" traspasó á la "The Cuba R. C." la línea de Santiago de Cuba á Santa Clara, 537 kilómetros, y el ramal á Sancti-Spíritus, en construcción, el 18 de Septiembre de 1902.

Por las órdenes publicadas en la Gaceta de la Habana correspondientes á los días 7 y 22 de Febrero de 1902, se autorizaba á las Compañías mencionadas para que el mantenimiento y explotación de las líneas, que hacían sólo con carácter privado, lo pudieran hacer con el carácter de vías públicas.

La "Ley de Ferrocarriles" fué muy conveniente para la construcción del Ferrocarril Central, por lo que ya hemos relatado y por la facilidad para adquirir el derecho de vía que aunque muchos propietarios regalaban ó vendían á precios módicos, otros, los menos, querían explotar exigiendo condiciones inaceptables para permitir el pase de la línea por sus terrenos.

A pesar de esto, cuando fué promulgada la ley mencionada, lo más importante de la obra estaba realizado.

En la importante cuestión de adquirir el derecho de vía, como en otros asuntos, facilitó mucho la realización de la obra, el que prestó también muy importantes servicios en el periodismo, á la causa de Cuba, Sr. Alcides Betancourt, Comisionado de la Compañía.

No va la ley de Ferrocarriles más en contra de la propiedad, que lo establecido para estos casos en casi todas partes del mundo civilizado; esto es, obligar á ceder la parte de propiedad necesaria para realizar una obra de utilidad pública, previa indemnización que estiman ambas partes y fija



ROTURANDO Y APLANANDO EL TERRENO

el juez del distrito ó término donde se encuentre la propiedad. Todas las cuestiones legales que ha tenido la Compañía, tan múltiples como complejas, han sido resueltas hábilmente por su letrado consultor Manuel J. Manduley.

Hemos dicho que en 24 de Abril de 1900 se organizó la "Compañía de Cuba," constructora del Ferrocarril Central; en Mayo del mismo año se enviaron los ingenieros á explorar el terreno; en Julio del mismo año se empezaron los estudios preliminares; el día 6 de Noviembre de 1902 se unían los railes entre Puerto Príncipe y Santiago de Cuba; el día 11 de Noviembre del mismo año, se clavaba el último rail que unía la línea Central en toda su extensión. Esta unión se efectuó entre Santa Clara y Puerto Príncipe, en la finca conocida por "Piedra," de Emilio Capestany.

El día 19 de Noviembre se hizo el primer recorrido de inspección en toda la línea, entre aclamaciones é indescriptible entusiasmo en los sitios, pueblos ó ciudades por donde se pasaba. El día 8 de Diciembre de 1902, fué abierto al servicio público la línea central, desde Santiago de Cuba á Santa Clara, que tiene 354 millas.

Al principio se hacía el recorrido por tramos, durmiendo los viajeros en Puerto Príncipe, punto de parada de los que van de Santa Clara á Santiago de Cuba y viceversa.

En el mes de Marzo quedaron listos los carros de primera clase y de dormir; entonces el viaje se hizo directo y los trenes diarios.

La Compañía establecerá en el servicio de viajeros los últimos adelantos conocidos en materias de ferrocarril. Cuando el estado de la línea permita en toda ella, dar buena velocidad, sin riesgo alguno, el viaje entre la Habana y Santiago de Cuba, 529 millas, se podrá hacer en veintiseis horas. Se instalarán en los carros, ventiladores y luz eléctrica, obteniendo la electricidad por medio de aparatos que se colocarán en los ejes de las ruedas, desarrollándose—la electricidad—cuando se adquiriera una velocidad que hoy día

es corriente en trenes de viajeros. Entre las muchas obras que proyecta la "Compañía de Cuba," está la construcción de grandes hoteles, siendo los primeros que proyecta los de la Habana, Puerto Príncipe y Nipe. De Nipe se establecerá una línea de vapores á New York, pudiéndose de este modo dar salida á los frutos que produzcan esas provincias; el viaje de esos vapores será sumamente rápido, con objeto de aprovechar las distintas variedades de frutas que en Cuba pueden cosecharse.

El establecimiento de estos grandes hoteles permitirá alojamiento á los miles de viajeros que ya visitan á Cuba, miles que aumentarán hasta contarse por cientos de millares; á medida que hayan suficientes cómodos hoteles, que se establezcan vías de comunicación, se hermoseen y limpien pueblos y ciudades se *aclimaten* espectáculos, y que todo pueda hacer de Cuba una estación invernal de primer orden; ahora que gracias á la perseverancia y talento de un cubano ilustre, el Dr. Finlay, y al Gobierno Interventor, no tememos á la fiebre amarilla. Es una lástima que el pueblo cubano no sepa tomar pasaje en el rápido tren del progreso que empieza á desarrollar con tan gran acometividad las riquezas que en su suelo, y por su posición geográfica y su clima tiene Cuba. Las mejores tierras, el único elemento con que podía contar su pueblo, ignorante y sin capital, se venden por una miseria, cuando ya el tesoro que en ellas se encierra es fácilmente explotable.

Los beneficios que esta afluencia de viajeros daría á Cuba son inmensos; pero en esta isla tan rica, la tierra produce, relativamente, poco todavía; la ignorancia de los agricultores, criadores de aves y ganados, no les permite competir, en su propio suelo, con el culto vecino. Si esta ignorancia, como parece, continúa, no por culpa de los agricultores, sino porque para todo sobra el oro en Cuba menos para ayudar enseñando al que produce para todos, otros serán los que se aprovechen de lo que un porvenir próximo reserva para Cuba.

CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL

Acordado por la "Compañía de Cuba" la construcción del Ferrocarril Central, se enviaron los ingenieros á hacer la exploración en el mes de Mayo de 1900: Mr. Miller Smith, ingeniero Jefe, y E. H. Drury, segundo Jefe. Salieron de la ciudad de Santa Clara.

En el mes de Julio del mismo año se empezaron los estudios preliminares.

el único paso en la cordillera de Sierra Maestra á la ciudad de Santiago de Cuba; es fácil comprender la importancia que tendría su adquisición no sólo para el transporte del material de construcción y demás, sino en lo sucesivo para el desarrollo de la empresa; esta línea, nueva casi por completo, constituye hoy parte de la línea central.

Por el Oeste se establecía la comunicación por Santa Clara, en cuya ciudad nace la línea, en el mismo pa-



TRABAJADORES ABRIENDO LA VÍA

Ya hemos dicho que en el plan que concibió Sir William, como base entraba las vías de comunicación que podrían servirle para llevar el material de construcción á los distintos puntos por donde á la vez se efectuara.

Las vías existentes favorecían tanto sus planes como si para ese objeto se hubiesen realizado.

Uno de los primeros pasos de la Compañía, para la construcción del Ferrocarril, fué adquirir el manejo de la antigua línea de Santiago á S. Luis, 20 millas de extensión. Esta línea era

radero, conectando los railes con la línea de Santa Clara. El material de construcción era recibido por el puerto de Cienfuegos y de allí por la línea á Santa Clara. Por la línea que formaba la famosa Trocha militar de Júcaro á San Fernando, perteneciente al Gobierno de Cuba, y que arrendó la Compañía, se establecía otra comunicación, desembarcando el material por la bahía de Júcaro, al Sur de la Isla. Este ha sido el puerto por donde mayor cantidad de material se ha traído para la construcción. Ciego de Avila,

punto en donde la línea central corta perpendicularmente á la de la antigua Trocha, fué por mucho tiempo el centro de las operaciones de construcción, la que se dirigía á la vez hacia la ciudad de Santa Clara y en dirección opuesta, hacia la de Puerto Príncipe. De Santa Clara se seguía también la construcción hacia Ciego de Avila.

La otra base para la construcción era Puerto Príncipe, recibiendo el material por Nuevitas, al Norte de la Isla, por línea férrea, que conecta á ambas poblaciones; la línea más antigua de Cuba.

Ya con este plan para la construcción, el cuerpo de ingenieros se dividió en tres secciones para hacer los estudios preliminares.

La de Santiago de Cuba empezaba en San Luis por estar hasta ese punto la línea construída; dirigía esta sección el Baron de Von-Kessling—muerto de fiebres malarias—teniendo como auxiliares á los ingenieros Mr. A. C. Reed, Mr. Mitchel y el Sr. Real. Empezaron sus trabajos en Noviembre de 1900.

En la misma fecha empezaron entre Santa Clara y Ciego de Avila. Estaba esta sección dirigida por Mr. Mann, teniendo por auxiliares á los ingenieros, Sr. Manuel Díaz y Mr. Bowen.

Poco después empezó la de Puerto Príncipe á Tunas, dirigida esta sección por Mr. Norton teniendo como auxiliares á Mr. Drew y Mr. Lefebre.

Nunca se imagina cuando se recorre una línea á gran velocidad y en un cómodo asiento, el trabajo inmenso que representa la construcción de un ferrocarril; y si, como este de que estamos hablando, se hace por terrenos de montes vírgenes, despoblados, sin vías de comunicación interiores y por consiguiente sin los más rudimentarios elementos de civilización, no sólo es imposible imaginárselos, sino que los mismos que lo han realizado no podrían referirlos.

Vamos á dar una ligera idea de cómo se realizan los trabajos de construcción.

Si al hablar de la "Compañía de Cuba" decíamos que era imprescindi-

ble hacerlo de Sir William Van-Horne, en la construcción del Ferrocarril es necesario mencionar al ingeniero constructor R. G. Ward. La obra que ha dirigido es tan importante que basta decir es el director de ella como suficiente recomendación; también merece un puesto de honor el encargado de la división de Oriente, Mr. Jackels.

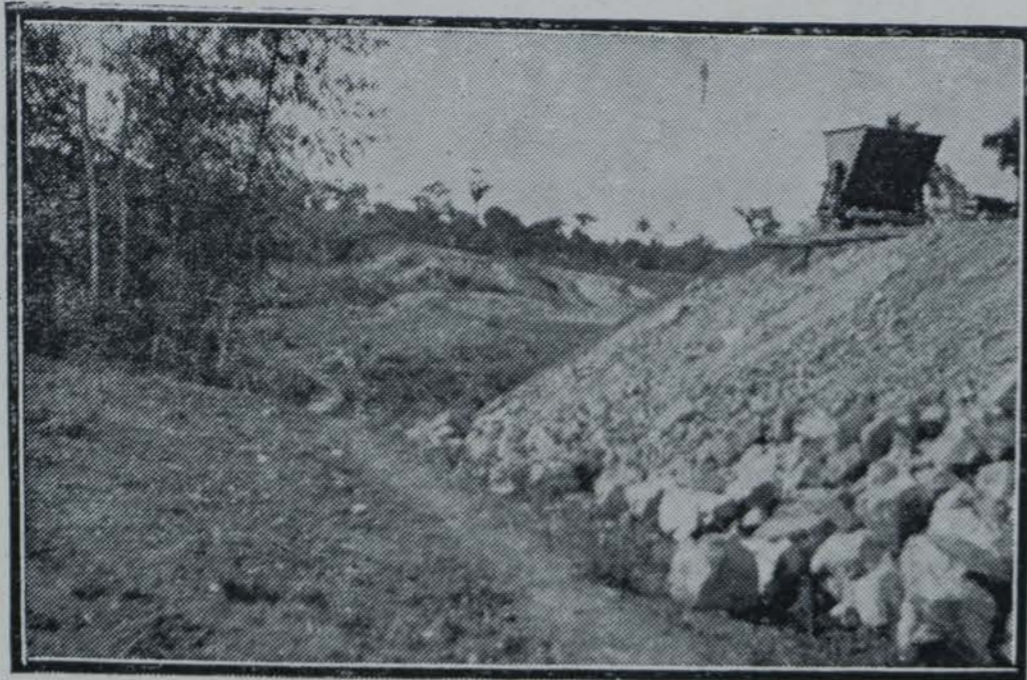
Hecha la exploración del terreno para determinar la dirección que ha de llevar la línea, exploración que se hace por medio de anteojos, brújulas, barómetro aneroide, y además de todo esto, buenos prácticos del terreno, se procede al estudio preliminar.

Se hace este estudio con el tránsito, compás, cadenas, niveletas, un nivel de mano, banderolas, un clinómetro para las secciones transversales, y un barómetro aneroide, para medir las alturas aproximadamente.

Desde el punto de partida, conocida ya por la exploración el rumbo de la línea y después de un estudio del terreno sobre el que se proyecta tirarla, el ingeniero director procede á dar la lineación, á medida que va estudiando el terreno, al ingeniero auxiliar, quien por medio del tránsito, que sirve para el trazo de líneas, procede á colocar estacas á una distancia de cien pies ó en fracciones de cien, según los cambios de la dirección de la línea ó del nivel del terreno; con arreglo á las indicaciones del director, el auxiliar va llevando el trazado. Colocadas ya las estacas, el nivelador procede en ellas por medio del nivel á obtener las cotas ó alturas del terreno, así como las diferencias de nivel entre ellas; corresponde esta operación al ingeniero nivelador.

En medio de montes, como ha pasado en esta línea, y donde quiera que la vista esté interceptada por obstáculos, estas operaciones se hacen sumamente difíciles y hay que proceder para linear por medio de la triangulación.

Según se va haciendo el trazado y nivelación, la sección de ingenieros topógrafos estudia transversalmente y á distancia, á juicio del ingeniero jefe de la sección, por medio del clinómetro nivel de mano la configuración



OBRAS DE TERRAPLEN



PAISAJE DEL CAMINO

del terreno, á ambos lados del trazado anteriormente mencionado.

Terminada esta tarea, diariamente procede el ingeniero director, con la asistencia de los auxiliares, á poner en limpio el estudio hecho del terreno por las distintas secciones.

No siempre estos estudios son aprovechados; muchas veces, hay que hacerlos dos, tres ó más veces, hasta dar con el lugar del terreno más apropiado.

Terminado el estudio preliminar entre dos puntos objetivos y ya con los planos y perfiles del trazado, teniendo en cuenta la pendiente máxima que ha de regir finalmente, así como también el grado máximo de curvatura, lo que depende de la clase de explotación á que se ha de dedicar el ferrocarril, se procede al estudio definitivo ya previamente determinado en la Oficina, haciendo la selección entre distintos estudios preliminares ó siguiendo estrictamente el primero, lo que rara vez sucede.

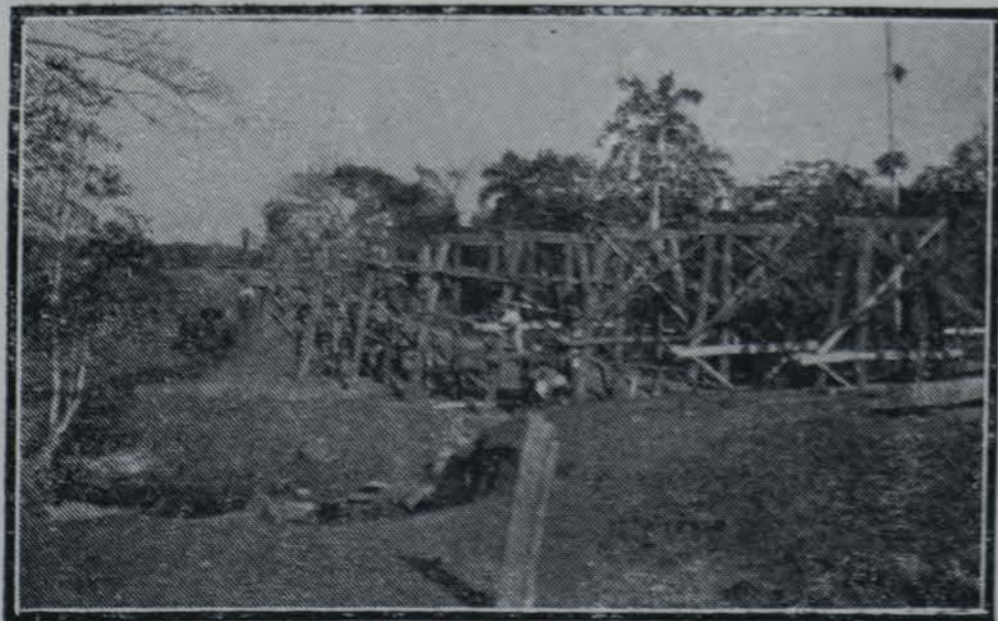
En ese mismo mapa, y después de detenido estudio, se trazan las tangentes y curvas definitivas, las pendien-

tes en el perfil, se compilan las notas para el tránsito y se procede al trazado final sobre el terreno que sigue fielmente al trazado sobre el mapa; obtenido ya el derecho de vía, que es una faja de terreno de 25 á 40 metros de ancho, enseguida se procede al desmonte y limpieza de esa faja, dividiendo el trazado en secciones.

Son tan inmensos los bosques que atraviesa este ferrocarril, que por muchas leguas la línea va entre ellos, siendo las operaciones mencionadas sumamente difíciles.

No bastaba cortar los árboles para la limpieza de la faja de la vía, era necesario arrancarlos de raíz, operación en la que se empleaba la dinamita, con portentosos resultados; en estas operaciones se han gastado más de cincuenta mil libras de dinamita.

Cada sección en que se divide el trabajo está á cargo de un ingeniero auxiliar, quien vuelve á colocar las estacas que en el desmonte y limpieza se hayan perdido, así como da las alturas, nivel y distancia de las estacas del talud ó ángulo de reposo. Para



PAISAJE DEL CAMINO



PAISAJE DEL CAMINO

obtener la nivelación del terreno por donde va la línea, se necesita después de los trabajos indicados, las escavaciones, cortes, si hay lomas, que se hacen por el trabajo manual, del arado, y explosivos, si el terreno lo requiere; el terraplén, que consiste en lo contrario, rellenando los huecos hasta obtener igual altura, y nivelando perfectamente.

Además de esto, la construcción de puentes, alcantarillas y túneles que requieren estudios y sistemas de construcción especiales.

Por regla general la tierra ó piedra de las escavaciones sirve para llenar los huecos; cuando por la naturaleza del terreno son mayores los huecos que las lomas, se hacen "zanjas de préstamos"; á veces el terreno, por pantanoso, no da el material para el relleno y hay que acarrearlo.

Ya nivelado el terreno se procede á la colocación de traviesas, sobre las que se clavan los railes.

En la construcción de esta línea se ha seguido el sistema americano, que consiste en establecer primero la comunicación por medio de la línea y procediéndose después á la solidificación por medio del balastre. Completamente distinto es el sistema europeo: primero construyen sólidamente la base y después colocan las paralelas.

La operación de colocar las traviesas y railes se hace con bastante rapidez.

Una vez construído un pedazo de carrilera, se arma y monta el "tren de construcción" que consiste en varios carros ó plataformas cargados de traviesas, railes y demás material de construcción; en uno de esos carros va una caldera de vapor.

Ese tren va en su parte posterior empujado por la locomotora, el carro colocado en la parte anterior del tren tiene un conductor que sobresale un tanto de su plataforma; por ese conductor se llevan las traviesas al extremo del carro, donde son tomadas por una cuadrilla de jornaleros, práctica en estos trabajos, quienes van, entre dos, colocándolos á una distancia previamente indicada. Esta cuadrilla ob-

serva en la colocación de traviesas un orden ya establecido, esto es, la primera pareja que toma la traviesa, la coloca en la parte más distante del tramo en que se van á colocar y desde allí se vienen colocando hacia el carro de donde se toman; puestas ya el suficiente número de traviesas para un par de railes, colocadas propiamente por otra cuadrilla, que lo va haciendo á medida que la primera las va echando, se procede, auxiliado por el conductor, á la colocación del rail, conectándolo con el rail ya clavado, clavándolo á su vez, y nivelando suficientemente para que el tren pueda pasar por él y continuar así la construcción de la línea.

Como que las locomotoras y trenes por efecto de la trepidación y presión desnivelan el terreno, es necesario por medio del balastre obtenerla de un modo definitiva, lo que en algunas partes, donde el terreno es sólido, se obtiene fácilmente, en otras á costa de algunos años de rellenar con piedra picada; en algunas partes es necesario estar continuamente observando y rellenando, porque la humedad de las tierras pantanosas impide la solidificación.

Las curvas son peligrosas, costoso su mantenimiento, y aunque la construcción sale más barata empleándolas á veces, por buscar el terreno más plano, en la explotación de la línea salen al final sumamente caras; por esta razón y otras más, hoy día gastan las compañías de ferrocarril, grandes cantidades por quitarlas de sus líneas.

En la construcción de la línea central de Santa Clara á Santiago de Cuba, 354 millas, se han invertido 1.126,400 atravesañes ó traviesas y 41,200 toneladas de railes, de acero, de 60 libras.

El promedio de trabajadores empleados ha sido de siete mil, en su mayoría cubanos, gallegos y canarios; por no ser suficientes los cubanos fueron necesario jornaleros de fuera.

Sin contar los beneficios que para el porvenir traerá el ferrocarril, lo que ya ha reportado á Cuba es importante. En las provincias donde se ha construido, existía una miseria tan gran-



OBRAS EN EL CORAZÓN DE UN BOSQUE. ORIENTE

de, no sólo por haberse perdido su principal y única riqueza, sino porque no podía reconstruirse. Los trabajos de la construcción del ferrocarril no sólo dieron trabajo abundante, sino que proporcionaron un buen mercado á las viandas, aves, huevos, etc., de los campesinos de aquellas provincias.

Los trabajadores ganaban desde un peso oro americano al día. Por treinta centavos les daban tres comidas al día, y por veinticinco centavos al mes médico y medicinas. Este servicio ha estado tan bien atendido que el tanto por ciento de mortandad ha sido menor que el de cualquier población en buenas condiciones higiénicas; aunque, caso raro, puede decirse que el tanto por ciento de cubanos enfermos fué mayor que el de extranjeros.

El servicio de hospitales y médicos costó á la Compañía doscientos mil pesos más de lo que cobraba á los obreros.

El costo de construcción de la línea ha sido en su totalidad de más de \$16.000.000 y han demorado dos años en hacerla.

Se han gastado en el país \$6.000.000.

En la compra del material, línea de Santiago á San Luis, y otros gastos más de \$10.000,000.

TRAYECTO DE LA LINEA

Nace la línea del Ferrocarril Central en el mismo paradero de Santa Clara, conectando con la línea de este nombre, y estableciéndose de este modo comunicación directa con la línea de Cárdenas, Matanzas, Habana, Sagua la Grande, Caibarién y Cienfuegos.

Abraza la línea central, con sus ramales el 70% del área de Cuba. Santa Clara que cuenta 25,000 habitantes, tiene gran importancia por su posición; los terrenos inmediatos á ella son muy pobres, pero en cambio en la provincia se encuentran los más ricos de Cuba.

No hay en el mundo más fértiles potreros, ni mejores aguadas; algunas de sus tierras pueden competir con las famosas de Vuelta-Abajo para el cultivo del tabaco. Tampoco reconocen rival para el cultivo de la caña y algu-

nas de sus zonas son de las mejores de Cuba.

Sigue la línea, saliendo de Santa Clara, por el centro de la Isla hacia el Este, inclinándose algo hacia el Sur hasta Guayos, á 53 millas de Santa Clara, donde sale el ramal á Sancti-Spíritus de nueve millas, ya en construcción.

En este trayecto se pasan varios puentes, bellos y sólidos, de piedra dura y acero. Entre estos citaremos el puente Ochoa, el de Arroyo Piedra, de 602 pies de largo por 102 de altura, el de Calabazas, Rio Primero y entre todos el de Zaza sobre el Rio de su nombre, la obra predilecta del célebre constructor R. G. Ward.

Desde Guayos casi en línea recta va la línea hasta Ciego de Avila á 96 millas de Santa Clara y 43 de Guayos.

En este trayecto se admiran paisajes de los más bellos de toda la línea.

En la finca conocida por "Demajagua" entre un precioso palmar, pasa la línea sobre un puente precisamente en el punto donde el entonces Comandante Estrampes, obedeciendo instrucciones estratégicas del General M. Gómez, derrotó una temible fuerza de caballería española.

Ciego de Avila, con 3,500 habitantes, tiene una zona sumamente rica y extensa y está llamado á tener gran importancia.

PUERTO PRÍNCIPE

Desde que se pasa el rio Jatibonico, más cerca de Guayos que de Ciego de Avila, se entra en la provincia de Puerto Príncipe.

El trayecto de la línea es casi recto, sin accidentes el terreno. Tienen algo especial las llanuras inmensas del Camagüey, algo que no se acierta á explicar, pero que se siente y que á pesar de la igualdad en la topografía del terreno, no resulta monótona á la vista sino que cada vez se siente mayor encanto, ya con los bosques de palmeras alfombrados por verdes pastos, ya con el de los árboles frutales que se ven, ordenados en línea por la mano del hombre, ó esparcidos por la de la naturaleza.

De todas las provincias orientales, ninguna tan necesitada como Puerto Príncipe de la vía central, por ser la que más carecía de vías de comunicación. Será también la que se desarrollará más rápidamente.

Las inmensas riquezas que atesora y su céntrica posición la favorecen en extremo.

En la ciudad de Puerto Príncipe se establecerán los talleres de toda la Compañía.

Además se establecerán las academias donde se educarán jóvenes cubanos en el servicio de ferrocarriles, desde telegrafistas hasta administradores.

El terreno para estos talleres y academias fueron generosamente cedidos por el Sr. Cornelio Porro, quien al enterarse del objeto, tan beneficioso para su pueblo, á que iban á dedicarse, no quiso recibir una buena cantidad que por ellos le daban. ¡Así son los patriotas!

Pasa la línea por la misma ciudad de Puerto Príncipe, á 63 millas de Ciego de Avila, atravesándola por las calles de Enrique José, Santa Rosa, República, Avellaneda y otras, siguiendo hacia el Este sin tocar en ninguno de los pocos pueblos que tiene la provincia.

SANTIAGO DE CUBA

Pasado el rio Jobabo se entra en la provincia de Santiago de Cuba, la mayor y más rica de Cuba.

Su suelo contiene todas las riquezas, son importantes las minas que desde hace tiempo se explotan y más aún las que hay por explotar. El café, de inmejorable calidad, se da casi silvestre, el ganado encuentra inmejorables pastos, y aguadas; el cacao, el algodón, la caña, el plátano, cocos y todos los frutos de los climas cálidos se dan admirablemente.

Contiene también los bosques más ricos en maderas preciosas. Además de esto tiene la bahía mejor de Cuba, al Norte, admirablemente situada, la gran bahía de Nipe.

En el punto de esta bahía, conocido hoy por "Mano Pilón" se proyecta hacer una ciudad que con el tiempo será

la primera de Cuba y la más artística é higiénicamente construída.

Teniendo tan grandes ventajas esta bahía é intentando la Compañía de Cuba poner una linea de vapores desde ella á los Estados Unidos, careciendo las otras provincias de buenos puertos al Norte, será la importadora y exportadora de casi las tres provincias orientales.

A setenta y dos millas de Puerto Príncipe se encuentra Victoria de las Tunas, tomada en ambas guerras por las armas cubanas. Tiene 2,000 habitantes. Pasa la linea muy cerca de la antigua población, tan cerca, que se unirá á la que ya se empieza á construir en la misma linea.

A cuarenta y nueve millas de Tunas se encuentra el ramal en construcción que va á Holguín, de doce millas de extensión.

Holguín con 8,000 habitantes comunica por un ramal de via estrecha de 19 millas de extensión, con Gibara, precioso puerto al Norte de Cuba.

De Holguín á Alto Cedro hay 24 millas. En Alto Cedro la linea central

termina en su dirección Este, entronca con la que en dirección Sur á Norte ha de ir desde Santiago de Cuba hasta la Bahía de Nipe.

Esta linea está sólo terminada hasta Alto Cedro, pero se construye con gran rapidez y antes de la primavera estará terminada. Tiene desde Alto Cedro á Nipe treinta millas.

Desde Alto Cedro la linea central se dirige, como hemos dicho, hacia el Sur á San Luis, á treinta millas de Alto Cedro.

El paisaje de toda esta parte de la linea es incomparablemente bello.

En San Luis termina la linea nuevamente construida, siguiendo la antigua de Santiago de Cuba á San Luis, veinte millas, y que hoy forma parte del Ferrocarril Central de Cuba.

Las grandes cantidades de tierras que en las tres provincias ha comprado la Compañía, intenta venderlos en pequeños lotes de treinta acres, dotados de casa dando todas las comodidades de pago, que puede hacerse en muchos años. Gran ventaja es la que se presenta no sólo al campesino cu-

Souvenir of the first trip by train from Santa Clara to Santiago over the Ferrocarril Central de Cuba

W.C. Van...

*F. M. ...
R. ...
F. ...*

Asher ...

Hercules ...

R. G. Ward

Santiago de Cuba 19 Nov 1902



PAISAJE EN EL CAMINO CENTRAL

bano y al español residente actualmente en Cuba, sino también á los que deseen venir, para hacerse fácilmente de un pedazo de tierra propia, de buenas condiciones, dotada con vías de comunicación y que puede pagar con el producto de un trabajo que encontrará fácil y abundante.

La misma Compañía se encarga de establecer granjas modelos donde los campesinos que lo deseen puedan ad-

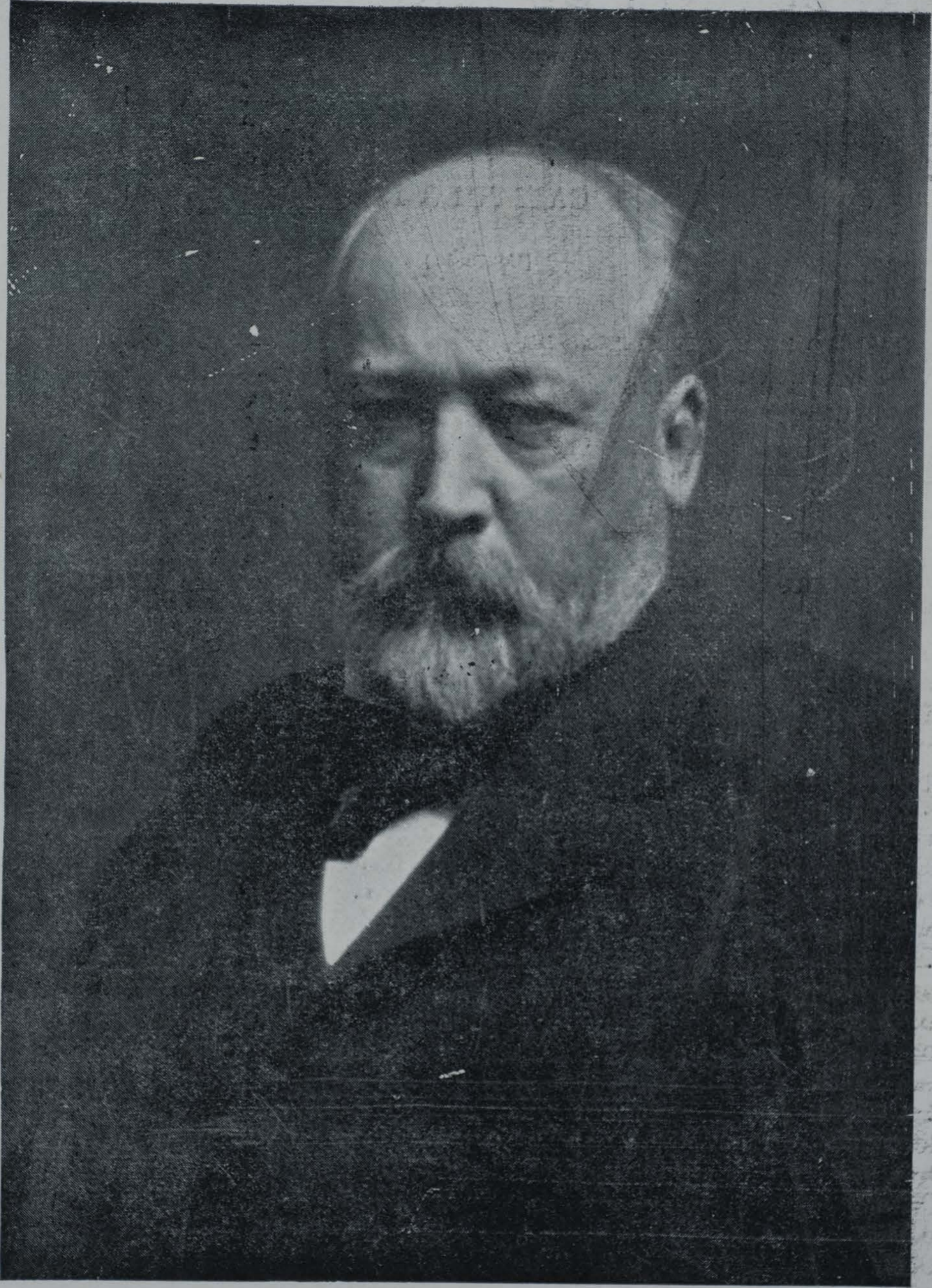
quirir conocimientos prácticos que les hagan más fácil y útil el cultivo. Establecerá fábricas de azúcar, plantaciones de frutales, etc.

Todos los frutos que se produzcan tendrán una fácil salida por las rápidas vías de comunicación establecidas; y la misma Compañía procurará por conveniencia propia de que todo tenga el mayor desarrollo posible.

DISTANCIAS:

	Millas.
De Santa Clara al ramal á Sancti Spíritus.....	53
Del Ramal de Sancti Spíritus á Ciego de Avila.....	43
De Ciego de Avila á Pto. Príncipe.	63
De Puerto Príncipe á Victoria de las Tunas.....	72
De Victoria de las Tunas al ramal á Holguín.....	49
De Holguín á Alto Cedro.....	24
De Alto Cedro á San Luis.....	30
De San Luis á Santiago de Cuba.	20





SIR WILLIAM VAN HORNE
Director y constructor del Ferrocarril Central de Cuba.

EL ARTE DE HACERSE RICO

CÓMO SE HICIERON ALGUNAS FORTUNAS MODERNAS

DEL LIBRO DE MR. HARDWICKE. TRADUCIDO POR UNA SEÑORITA

CAPITULO III

(Continúa)

CRECIMIENTO DE LAS FORTUNAS DE ALGUNAS FAMILIAS

Los cien nombres de las personas ricas que encontramos en 1845, y que se hallan de nuevo en 1892, con un aumento considerable de sus fortunas, logrado por ellos ó por sus descendientes, son los siguientes:

Daniel Appleton.....	\$ 100,000	M. Goelet.....	\$ 100,000
Aaron Arnold.....	250,000	Pedro Goelet.....	400,000
W. H. Aspinwal.....	400,000	C. G. Gunther.....	150,000
J. Jacobo Astor.....	25.000,000	J. C. Hamilton.....	200,000
Enrique Beekman.....	200,000	Luis C. Hamersley.....	200,000
J. W. Beekman.....	100,000	Harper Hermanos.....	500,000
Augusto Belmont.....	100,000	F. C. Havemeyer.....	100,000
Federico Bronson.....	250,000	E. Hechscher.....	200,000
J. Brown.....	500,000	L. M. Hoffman.....	150,000
Jorge Bruce.....	200,000	A. L. Ireland.....	100,000
R. F. Carman.....	250,000	Daniel James.....	400,000
Guillermo Colgate.....	300,000	Pedro A. Jay.....	700,000
Pedro Cooper.....	100,000	J. Q. Jones.....	250,000
Jacobo Cram.....	200,000	Isaak Jones.....	250,000
Alonso Cushman.....	200,000	Oliver Kane.....	200,000
F. B. Cutting.....	150,000	José Kernochan.....	450,000
Guillermo W. Deforert.....	150,000	Eugenio Kettletas.....	300,000
E. Delaplaine.....	100,000	R. Kingsland.....	200,000
J, Watts De Peyster....	400,000	Alfonso Loubat.....	200,000
Jorge Douglass.....	700,000	J. Lenox.....	3.000,000
Amos R. Eno.....	150,000	M. Livingston.....	100,000
Enrique Fearing.....	300,000	Daniel Lord.....	150,000
Benjamín H. Frieid....	100,000	Viuda de Lorillard.....	1.500,000
P. Fish.....	150,000	J. Macy.....	150,000
Gabriel Turman.....	200,000	D. F. Manice.....	200,000
Guillermo P. Furniss... 1.000,000		José Meeks.....	300,000
Alberto Gallatin.....	150,000	Carlos Minturn.....	200,000
Tomás Garner.....	100,000	Roberto Minturn.....	200,000
F. Gebhard.....	500,000	Guillermo B. Moffat....	250,000
J. W. Gerard.....	100,000	Gobernador Morris.....	1.500,000
N. Gilman.....	300,000	R. Mortimer.....	400,000
		Valentine Mott.....	250,000
		C. Palmer.....	500,000
		E. Parmly.....	200,000
		Duncan C. Pell.....	100,000
		Penniman.....	100,000
		J. Phalen.....	200,000
		A. G. Phelps.....	1.000,000
		J. P. Phoenix.....	150,000
		Allison Post.....	500,000
		W. B. Post.....	500,000

E. Prime.....	\$ 300,000
Roberto Ray.....	300,000
Enrique Remsen.....	500,000
Bernardo Rhinelanders.	200,000
J. I. Roosevelt.....	300,000
E. Schieffelin.....	300,000
Enrique C. Schieffeling.	200,000
Enrique H. Schieffeling.	200,000
Pedro Schermerhorn....	400,000
Lispenard Stewart.....	500,000
E. Spingler.....	200,000
Jaime Striker.....	100,000
Roberto L. Stewart.....	200,000
Alejandro Stewart.....	150,000
J. Sturges.....	200,000
Pedro G. Stuyvesant....	4.000,000
David L. Suydam.....	150,000
M. Taylor.....	300,000
J. Thorne.....	350,000
G. Tucker.....	500,000
J. J. Van Allen.....	400,000
Cornelio Vanderbilt....	1.200,000
A. Van Nest.....	300,000
S. Van Rensselaer.....	10.000,000
J. N. Wells.....	100,000
J. D. Wendell.....	500,000
S. Whitney..	10.000,000
Enrique R. Winthrop...	100,000

Otra relación referente á los hombres ricos de Nueva York, apareció en el *New York Times*, del día 21 de Julio de 1895. Las anécdotas referentes á los antiguos neoyorquinos y los interesantes cambios vistos por un testigo presencial durante sesenta años que estuvo empleado en un banco, son á nuestro juicio muy interesantes:

“Existe en esta ciudad un anciano señor, que recientemente se retiró de su vida activa como empleado de un banco durante sesenta años. Nació en Nueva York en 1813, y siempre ha vivido en esta ciudad. Los recuerdos del antiguo Nueva York, la pequeña ciudad de hace cincuenta años, mantiénesse vivos en él.

”Entré en mi empleo—nos decía el otro día—hace sesenta años, cuando todos los hombres de negocios se conocían unos á otros. Nueva York era una reducida ciudad en aquel entonces; la calle Catorce estaba fuera del radio de la ciudad propiamente dicha, y la calle de Bleecker era la parte

más alta y la que se consideraba más lejana, donde tenían sus residencias las familias acomodadas. Cuando el Comodoro Vanderbilt habló de levantar un bello edificio en la plaza de Washington—lo que luego realizó, viviendo y muriendo allí—todo el mundo creyó que cometía una tontería. Y cuando el viejo Paran Stevens, el marido de la señora Paran Stevens, compró en 1848 cinco acres de terreno por cinco mil pesos, donde hoy se levanta el Hotel de la Quinta Avenida, y luego se propuso construir con un acre de la propiedad el hotel mejor de América, los que traficaban en terrenos dijeron que el éxito del viejo Paran como propietario de hotel en Boston, lo había vuelto loco.

”Cambiando de tema—continuó el viejo señor—parece increíble que, hace media centuria, el hombre más rico de Nueva York poseyera solamente \$25.000,000. Sin embargo, así era, y ese hombre se llamaba Guillermo B. Astor. Después de éste, le seguía Estéfano Van Rensselear, cuyas propiedades, la mayor parte en tierras, se estimaban en \$10.000,000. Recuerdo que á la muerte de Estéfano Girard; Van Rensselear y Astor eran los únicos hombres de los Estados Unidos que poseían más de \$5.000,000. Sólo vi una vez á Mr. Girard, cuando siendo yo un joven, tuve necesidad de ir á Filadelfia á entrevistarme con él por cuestiones de negocios. Era francés, ciego de un ojo, y su guarda-ropa entero, á juzgar por lo visible, hubiera sido caro pagando por él cinco duros. No obstante, era en aquel tiempo el segundo hombre más rico de América y hubiera podido, en el término de veinticuatro horas, reunir más dinero que cualquier otro hombre de negocios de Filadelfia ó Nueva York. Con respecto á su apariencia personal, recuerdo ahora como principal rasgo distintivo, que constantemente tenía su labio superior cubierto de rapé. Hablaba un inglés muy roto y cuando se excitaba—lo que ocurría á menudo,—era casi imposible entenderlo.

“Era creencia general en mi juventud, que Mr. Girard frecuentemente

tenía en depósito grandes cantidades de dinero perteneciente á Napoleón I. Inmediatamente después de la venta de la Lousiana, Girard fué nombrado Agente Naval por Napoleón, entonces Primer Consul. Esto le dió ocasión á manejar grandes sumas de dinero, sujeto, por supuesto, á las órdenes de los Almirantes franceses que mandaban las flotas que recorrian las aguas americanas. Sé á ciencia cierta que Mr. Girard tenía depósitos de gran número de capitanes de buques mercantes franceses y del mismo modo podía haber llevado una cuenta privada de Napoleón. Muchos de aquellos depósitos jamás se sacaron, pues sus dueños fueron muertos ó capturados por los cruceros ó corsarios ingleses. Según el mismo Girard, Napoleón Bonaparte, en cierto período de su maravillosa carrera, tuvo hasta 200,000.000 de francos, aunque no todo á su nombre. Era un secreto á veces que poseía cuenta abierta en el Banco de Inglaterra, bajo un falso nombre. El Primer Ministro inglés de aquel tiempo, Mr. Addington según creo, deseó incautarse de dicho depósito; pero el Banco se negó rotundamente á ello. "Cualquier persona que confíe en el Banco—dijo el Director—sea amigo ó enemigo, será debidamente protegida."

"Pero, basta de digresión. Volviendo á Nueva York, en aquel tiempo la clase de los millonarios incluía Pedro J. Stuyvesant, Jaime Lenox, Pedro Schermerhorn, Pedro Harmony, Gobernador Morris, Cornelio Vanderbilt, Jacobo Lorillard, Guillermo H. Macy é Isaac Bronson. Esto era en 1846, el año en que el abuelo de Benjamin Harrison fué elegido Presidente. Seis años más tarde, en 1846, las fortunas que se suponían, eran: A. T. Stewart, \$800,000; Guillermo C. Rhineland, 200,000; Guillermo F. Havemeyer, 100,000; Roberto Jaffrey, 150,000; Augusto Belmont, 100,000; J. I. Roosevelt, 300,000; Andrés S. Hammers, 100,000; A. R. Eno, 150,000; David Dudley Field, 100,000; Van Buren, 100,000; Jorge y Guillermo Douglas, 700,000 cada uno; Pedro

Cooper, 100,000; A. C. Kingsland, 300,000; J. Macy, 150,000; Jorge y N. Griswold, 500,000 cada uno; A. G. Phelps, P. Spofford, Tomás Tileston y L. Steward, 500,000 cada uno; Sam Ward, 400,000; Clemente C. Moore, 350,000; Daniel Drew, 300,000; Guillermo Pauling, 300,000; A. Clark, 100,000; M. Taylor, 300,000; Moises y Enrique Grinnell, 250,000 cada uno; Samuel B. Ruggles, 250,000; T. Paine, 100,000; E. K. Collins, 300,000; Federico Gebhard, 800,000; J. W. de Pyster, 400,000; Drayton Blackwell, 200,000; Guillermo Niblo, 150,000; E. Forest, 150,000; Ricardo F. Carmen, 250,000; David Austin, 400,000; P. T. Barnum, 150,000; Guillermo M. Halstead, 250,000; Roberto L. Stuart, 200,000; D. C. Pell, 100,000; C. G. Gunther, 150,000; J. Delmónico, 200 mil; Pedro Delmónico, 100,000; Jorge de Kay, 100,000; Samuel S. Howland, 250,000; G. G. Howland, 500,000; Jorge Bruce, 200,000; R. M. Blatchford, 200,000.

Estos eran los hombres más ricos de la metrópoli cincuenta ó sesenta años atrás. Muchos de ellos habían hecho su dinero en el comercio y en especulaciones bancarias. También hay en la lista algunos doctores, propietarios de hoteles y abogados. Entre los literatos ricos, contábanse G. C. Verplanck, con una fortuna de \$200,000; Jorge Catlin, 100,000; J. L. Stevens, 100,000. El Profesor Carlos S. Anthon, helenista y autor de varios libros de texto griegos y el Profesor Enrique J. Anderson, de la Universidad de Columbia, poseían unos \$100 mil cada uno. Los editores y libreros más famosos eran: Harpers Hermanos, 500,000; D. Appleton y Ca., 100 mil; D. Fanshaw, 200,000; David F. Robinson, 150,000; M. Day, 125,000; J. Swords, F. J. Huntington, J. Wiley y David Banks, 100,000 cada uno. Moises I. Beach, propietario de *The New York Sun*, poseía \$250,000; Sydney E. Morse, de *The Observer*, 200 mil; F. Hall, de *The Commercial Advertiser* y G. Hallock, de *The Journal of Commerce*, 150,000 cada uno; Guillermo Coleman, de *The Evening Post*,

W. H. Bidwell, de *The Evangelist*, \$100,000.

“En aquellos tiempos no era necesario poseer una gran fortuna para merecer el dictado de rico. Bennett, propietario de *The Herald*, era un pobre. Los gigantes de Wall Street estaban todavía en embrión. No se conocían los monarcas de la finanza, tales como Gould, Lage, Field, Huntington y Pierpont Morgan. Hoy existen en Nueva York más millonarios que no hombres que poseían \$100,000 ó más hace cincuenta años.

“Al cabeza de familia de los Astor, se le calculan \$125.000,000; á los Goelets, \$25.000,000; E. S. Jaffray, \$10.000,000; Pedro Lorillard, Augusto Belmont, Guillermo Rhineland, y H. O. Havemeyer, \$6.000,000 cada uno; F. W. Rhineland, \$8.000,000; J. A. Roosevelt, \$5.000,000; J. H. Hammersley, \$4.000,000; Amos R. Eno, \$8.000,000; Guillermo P. Douglas, \$8.000,000; Ambrosio C. Kingsland, \$7.000,000; Eduardo Cooper, \$5.000,000; A. S. Hewitt, \$7.000,000. Los Harper y Appleton, cuentan varios millones hoy.

“Uno de los grandes hombres de aquel tiempo, era Dean Richmond. Fundó el Ferrocarril Central de Nueva York, estableciendo las bases de su actual grandeza. Fué un hombre prodigioso Dean Richmond. En conocimiento de las cosas, excelente criterio y valor, no tenía igual entre los hombres de su tiempo. Conocía cuanto era dable conocer en cuestiones ferroviarias, y sobre ellas poseía un conocimiento mucho más práctico que el Comodoro Vanderbilt, que lo sucedió después. Dean Richmond comenzó su vida de negocios como contratista del “De Witt Clinton Canal,” como se llamaba al principio nuestro principal conducto de agua. Recuerdo también que los antiguos campesinos holandeses establecidos en Mohawk se oponían á la fabricación del Ferrocarril Central, aduciendo que atropellaría y mataría á sus vacas. El canal estaba en operación desde la ciudad de Nueva York á Buffalo, y estaba además el Hudson, por lo que creían

aquéllos existían suficientes medios de transporte; pero Dean Richmond fué á ver á los holandeses y convenció á muchos de ellos para que dejaran pasar libremente por sus tierras al ferrocarril.

“Jorge Law fué otro de los hombres ricos de aquel tiempo. Empezó su carrera en el mundo financiero de un modo bien curioso. En 1847, el ejército de los Estados Unidos cambió su antiguo armamento por otro nuevo, lo que motivó una gran venta de las viejas armas en el Arsenal de Watervliet. Como unos 6,000 estantes de armas fueron vendidas, según creo, á \$3.50 por pieza. Jorge Law compró el lote entero. Cuando esto se supo, burlóse la gente de Law, y recuerdo que Prime y King sugirieron se nombrara una comisión de expertos para que examinara las condiciones mentales de Law. No obstante, á los tres meses, Law había vendido el lote entero, á dos repúblicas de Sud América, á \$10 por pieza. Cuando se desbandaron los regimientos regulares y de voluntarios que habían estado en México, de nuevo compró Law las armas que depositaron en los arsenales.

“Cierta día, cuando hacía como un año que estaba colocado en el Banco, observé un hombre chiquito que estaba frente la ventanilla del pagador. Sus ojos eran muy pequeños, pero brillantes. El pagador no estaba en aquellos momentos, y ocupaba su lugar otro empleado. El hombre chiquito presentó al empleado un cheque por valor de \$1,000.

—No lo conozco á usted —díjole el empleado. —No se lo puedo pagar en tanto no me identifique su personalidad. ¿Quién es el interesado?

—Yo mismo, —fué la respuesta.

En aquellos momentos pasó el Presidente del Banco.

—Señor Presidente, señor Presidente, ¿por qué razón no puedo obtener mi dinero aquí?

—¡Eh, qué es eso!... ¡Oh! ¿Como está usted Sr. Wolfe?—dijo el Presidente al reconocerlo.—Sr. Smith, este es el Sr. Wolfe. Haga el favor de pagarle en seguida.

“Aquella fué mi primer vista de un hombre del cual había yo oído hablar mucho, el viejo Pedro Wolfe, el abuelo de Miss Wolfe, que murió hace algunos años, y el cuñado de Pedro Lorillard. Mr. Wolfe poseía ya en aquel tiempo un millón de pesos, ganados en sus negocios tabacaleros. Era conocido en Nueva York por sus ridículas maneras holandesas y su natural bondadoso. Tuve ocasión de verlo luego muy amenudo, pues mantuvo en nuestro Banco una considerable cuenta abierta.

“Permitidme que os cuente ahora algo del viejo Jaime Lenox, el fundador de la Biblioteca que lleva su nombre.

“Hará cosa de 20 años, cuando Enrique Ward Beecher estaba al zenit de su fama, hizo una visita á la Biblioteca Lenox. Era antes de que dicha institución tuviera el carácter de pública, pero ya Mr. Lenox había anunciado su intención de dárselo. Mr. Beecher le pasó su tarjeta.

--Beecher, Beecher no lo conozco,— dijo Lenox, y dirigiéndose á su criado añadió:—Diga á usted á ese señor que Mr. Lenox tiene por costumbre no admitir en su Biblioteca á persona que le sea desconocida.

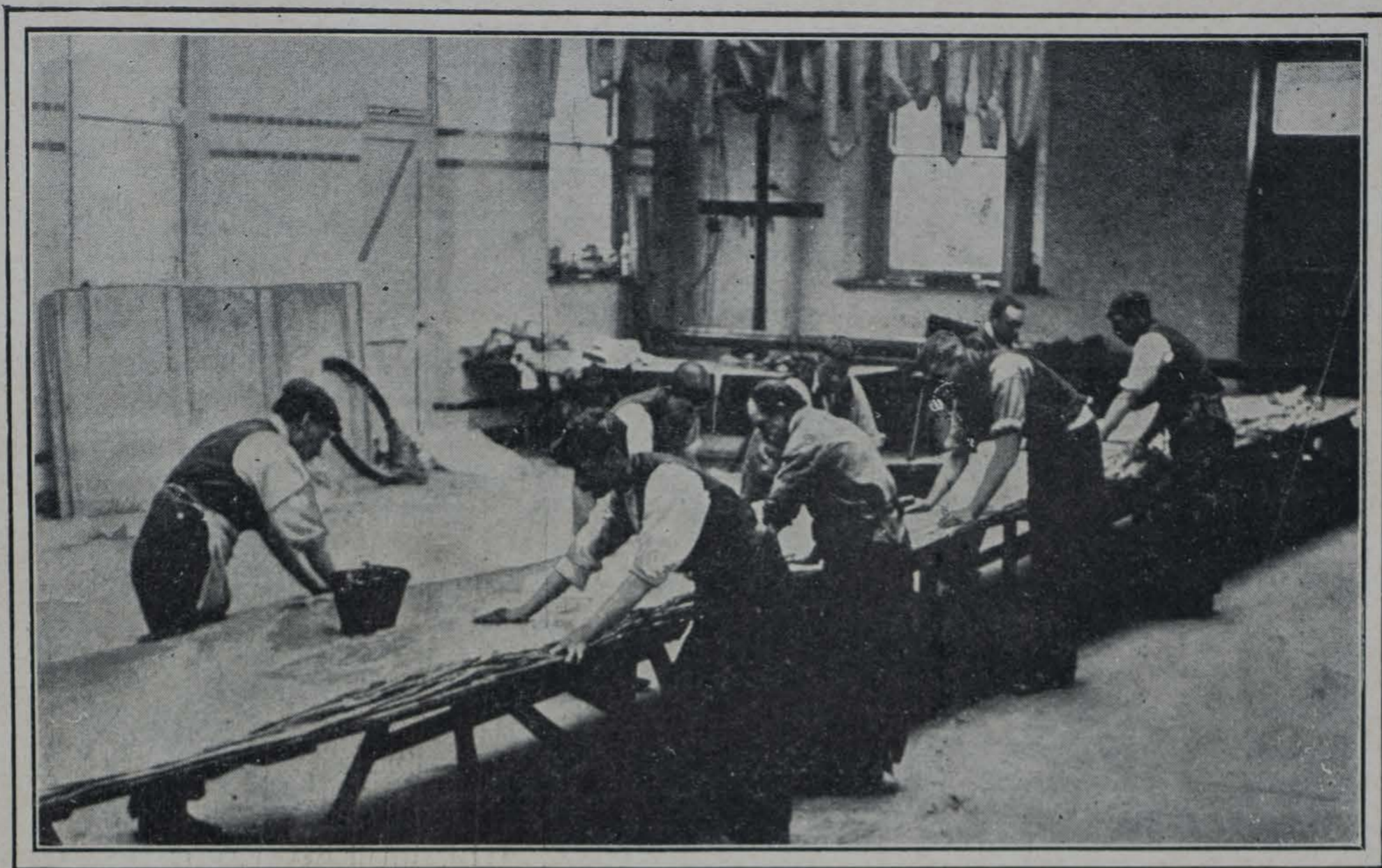
“Mr. Lenox no había nunca oido

del Reverendo Enrique Ward Beecher, el famoso ministro de Brooklyn.

“A. T. Stewart, fué otra notable personalidad. Empezó su carrera como institutor. Vino á América para obtener una plaza de profesor de latin en una escuela ó seminario. Con su natural sagacidad, compró en Belfast varias piezas de excelente tela que luego vendió en América con tan buena fortuna, que le sugirió era mucho mejor importar géneros irlandeses que enseñar latin. Poseía una rara facultad para vender al detalle y estaba al tanto de todos los departamentos de su vasto establecimiento. Cuando anunció que intentaba levantar un gran edificio que cubriera toda una manzana de Broadway, para dedicarlo á la venta al detalle, no creyeron muchos en su éxito, pero los hechos probaron bien pronto lo contrario.

Hubo un tiempo en que Mr. Stewart fué el individuo que poseía más números de obligaciones del mundo. Empleó mucho dinero cuando el primer empréstito del gobierno, adquiriendo, según tengo entendido, los primeros bonos que se pusieron en el mercado, que fueron vendidos al 70. Cierta vez, Mr. Stewart recibió del gobierno de los Estados Unidos \$2.500,000 por intereses anuales de sus bonos.





BARNIZANDO LA SEDA DEL GLOBO.

LOS GLOBOS DIRIGIBLES

Por M. Keegan

EL EMPEÑO del hombre en cruzar los aires, rivalizando con el águila en su raudó vuelo, ha producido y sigue produciendo innúmeras víctimas.

¡Cuántos no han pagado con su vida el afán audaz de domeñar el espacio! Noble y generoso sacrificio, porque es en holocausto del humano progreso. Forman ya legión, pero por muchos que sean, á buen seguro no llegarán jamás á sumar el número increíble de de las víctimas inmoladas por la guerra. Y la ciencia crea en tanto que la guerra solo destruye.

La trágica muerte del aeronauta brasileño Augusto Severo, acaecida en París en Mayo del año anterior, fué seguida á los pocos meses por una doble fatalidad de igual carácter y en la misma ciudad. Las víctimas fueron el Barón de Bradsky, aeronauta húngaro, y su ayudante M. Morin. Los dos ascendieron en su globo dirigible desde el mismo lugar en que lo hizo el desgraciado Severo. El globo, debido á su defectuosa construcción, pronto estuvo á merced del viento, rompiéronse los alambres que soste-

nían la navecilla al gran depósito de gas, cayendo aquélla al suelo desde una altura considerable, muriendo horriblemente mutilados, sus ocupantes.

El mismo Santos-Dumont, en una de sus ascensiones, poco faltó para que tuviera un fin trágico, por haber caído su globo sobre un edificio.

Desastres semejantes, que en la corta historia de la navegación aérea se cuentan por centenares, no detienen por cierto á los intrépidos aeronautas, incansables en su noble afán de dominar el aire; pero bueno será que sirvan de lección para que antes de emprender sus atrevidos viajes, se aseguren de la resistencia y buena construcción del globo. Uno de los aeronautas que ha sabido aprovechar la lección, es Stanley Spencer, un joven inglés que recientemente hizo una afortunada ascensión en un globo dirigible por él inventado, de construcción sólida y segura.

Stanley, que no es un novicio en cuestiones de navegación aérea, pues ha hecho numerosas ascensiones, habiéndose distinguido por sus arriesga-

dos descensos en para-caidas, se elevó en su globo desde el Palacio de Cristal, de Londres, dirigiéndose luego hacia la torre de la iglesia de San Pablo; pero la niebla era tan densa sobre el río, que tuvo que desistir de su

cerca de Middlesex y cargando su aparato en el carro de un campesino, volvióse tranquilamente á su casa.

Spencer pertenece á una familia de aeronautas. Desde niño dedicóse á la construcción de globos, el ejemplo de su padre y de su abuelo. El nuevo globo por él construido, tiene la figura de un gran torpedo y para imprimirle dirección se vale de un motor de petróleo. No es tan grande ni poderoso como el globo con que Santos-Dumont ganó el famoso premio, pero indudablemente es tan perfecto como aquél.

Su primer cuidado fué dar al globo una gran resistencia para evitar un desgraciado accidente. El motor se encuentra á una distancia de veinte pies de la válvula de escape y el tubo por el que respira la llama mientras el aparato funciona, está cubierto con tela metálica, como las lámparas de seguridad de los mineros. Una válvula de seguridad funciona automáticamente cuando puede haber peligro. Una ingeniosa novedad le distingue, y es un *cinturón de seguridad* que se extiende lateralmente alrededor del globo. En el caso desgraciado de que éste se incendie, el cinturón conviértase en un gran para-caidas.

En vista del relativo éxito obtenido, Mr. Spencer se propone construir un globo mucho más grande.



DESPEDIDA DEL AERONAUTA

empeño, para seguir rumbo al Este, describiendo curvas, navegando pronto en pleno campo abierto. Al anoche- cer, acabándosele el petróleo con el que hacía funcionar el motor, descendió sin contratiempo en una pastura

tante preocupación de los que se dedicaron á la navegación aérea fué hallar el medio de dar una dirección segura á los globos.

Guyton fué el primero que se dió cuenta de que la forma redonda de los

globos era un obstáculo para la navegación por la resistencia que oponía el aire; para obviar esta dificultad ideó añadir al aerostato una especie de proa destinada á hendir el aire.

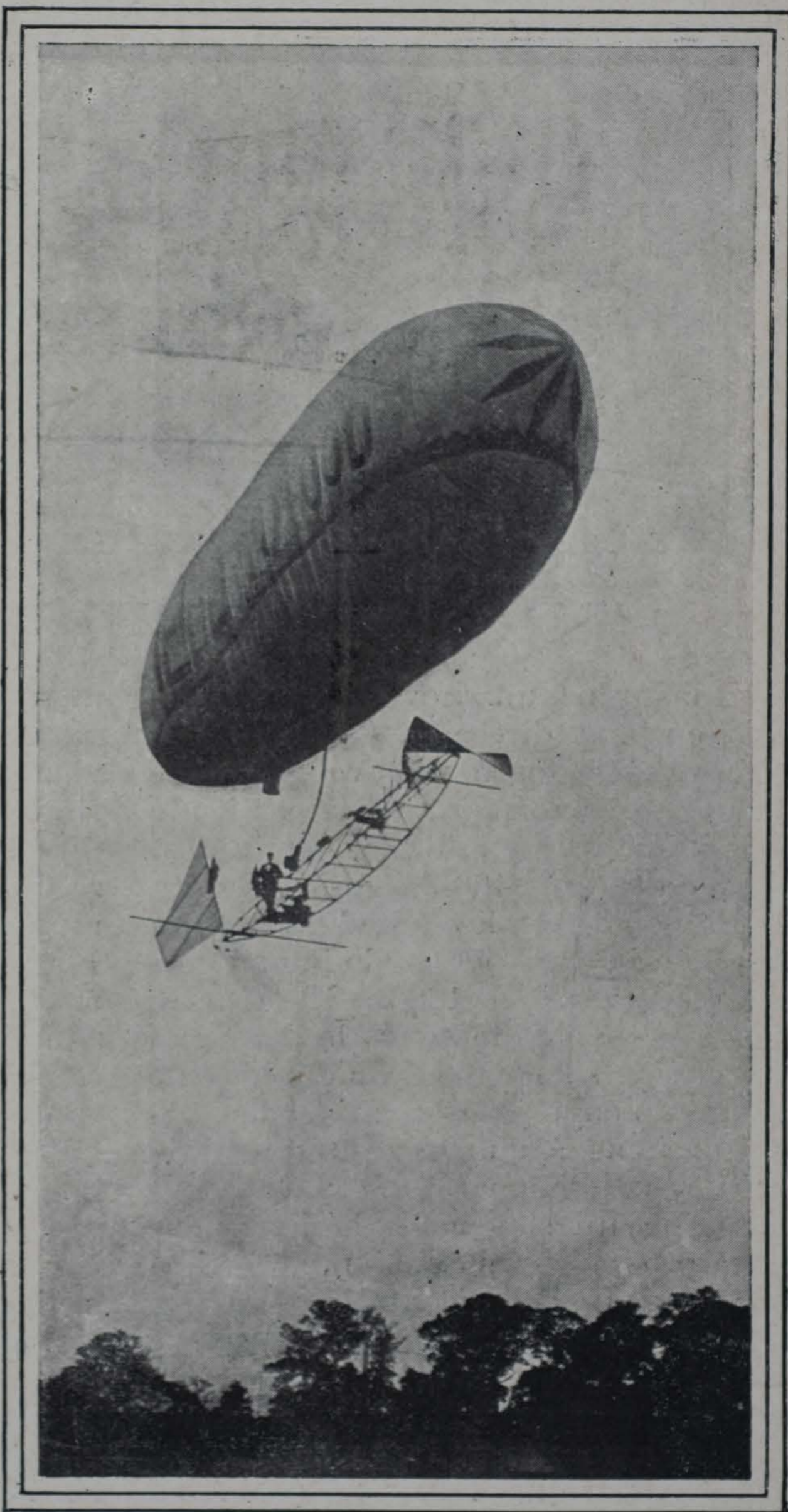
Puede afirmarse que los inventos de navegación aérea fueron completamente ineficaces en tanto no llegó á perfeccionarse la máquina de vapor. El ingeniero Giffard fué el primero que aplicó el vapor al globo, con resultados, si no concluyentes, bastante satisfactorios. En 1852, con el concurso de sus amigos David y Sciana, construyó el primer aerostato de vapor. Tenía éste 44 metros de largo y 12 de diámetro en el medio, cubicando unos 2,500 metros. En la ascensión de ensayo, M. Giffard obtuvo desviaciones laterales y movimientos circulares no obstante la resistencia de vientos bastante violentos. En 1855 construyó otro globo de 3,200 metros cúbicos, logrando dirigirlo por medio de la maniobra combinada del timón y de la hélice.

Otro ensayo bastante afortunado, fué el de los hermanos Tissandier. Construyeron un aerostato de 1,000 metros, de forma larga, midiendo 28 metros de un extremo á otro, y 9m.20 de diámetro en su centro, llenándolo de gas hidrógeno puro. La barquilla muy ligera y resistente á la vez, estaba construida con bambúes; la hélice accionaba por medio de un dinamo eléctrico. En su primera ascensión efectuada el 8 de Octubre de 1883, el viento era demasiado fuerte para intentar vencerlo; pero en la segunda lograron evolucionar con facilidad en todas direcciones.

A partir del experimento del ingeniero Giffard, multiplicáronse tanto los intentos más ó menos afortunados

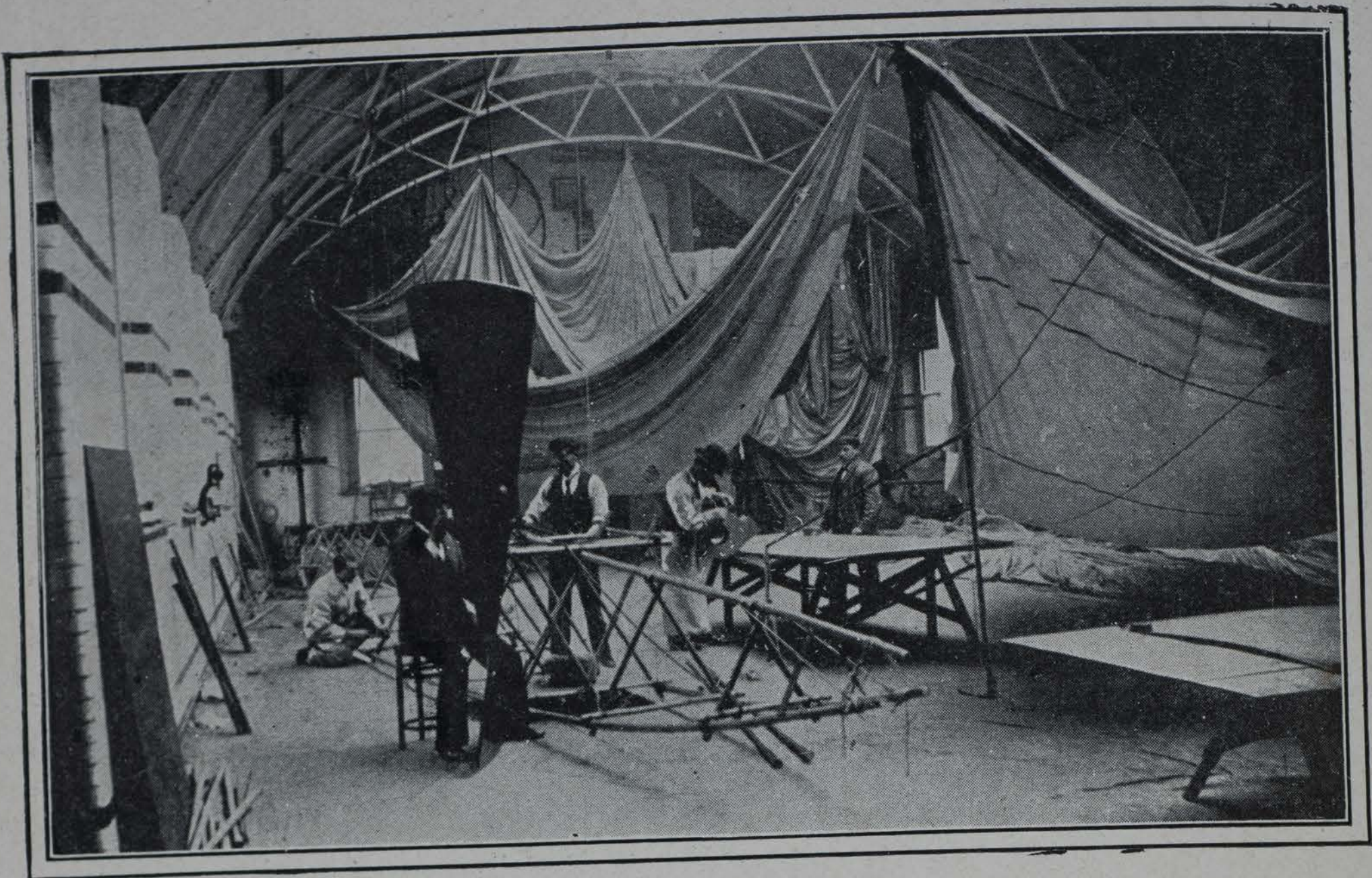
de dar dirección á los globos, que sería tarea larguísima enumerarlos todos.

El conde Zeppelin, sabio austriaco, construyó en 1900 una *máquina volante* de aluminio, de 500 pies de largo por 80 de ancho y 70 de alto. El interior



ASCENCIÓN DEL GLOBO DE SPENCER.

del aparato, estaba dividido en 17 compartimentos, cada uno de los cuales contenía un globo lleno de hidrógeno. Cada uno de estos globos era dirigible por separado, y combinándolos, esperaba el inventor imprimir



LOS TRABAJADORES CONSTRUYENDO LA ARMazón DE LA BARQUILLA.

á su máquina un movimiento rectilíneo en una dirección dada. En su primer viaje logró una velocidad de ocho metros por segundo, recorriendo seis kilómetros en dieciséis minutos, á una altura de 400 metros.

El globo metálico citado, recuerda los experimentos del conde Buonaccorsi, efectuadas en 1883. El aparato por éste inventado tenía la forma de un pez y se componía de hojas de aluminio cuyo espesor variaba de nueve décimas á nueve centésimas de milímetro. El aparato propulsor consistía en un sistema de hélices, unas para producir el movimiento vertical y otras para el horizontal.

Conocidos son los experimentos de Santos-Dumont, el afortunado aeronauta que disputó al conde Zeppelin el premio de 200.000 francos ofrecido por M. Enrique Deutsch, del Aero Club, de París. Puede decirse que hasta ahora, los globos construidos por el aeronauta brasileño han sido los que más satisfactoriamente han maniobrado; pero bueno es advertir que tanto los de éste como los del conde Zeppelin y el inglés Spencer, están muy lejos de realizar práctica-

mente el ideal de la navegación aérea. No basta vencer la resistencia de un viento poco fuerte, sino que es necesario hacer maniobrar el globo en todas direcciones cualquiera que sea la fuerza de los elementos. Además, como muy bien hizo notar M. Wilfrid de Fonvielle, "no sólo tendrán los aeronautas que conservar el gas, sino que además necesitan preocuparse de los cambios de forma del globo, de las rupturas de equilibrio causadas por la lluvia, el granizo, la acción del sol, la de las nubes, etc.; es preciso que aprendan á ver su dirección en la bóveda celeste, ya que la superficie de la tierra se les ocultará con frecuencia; es indispensable que se garanticen contra los efectos del rayo, tanto más terribles cuanto que puede ser atraído por el movimiento del aerostato ó por los objetos de hierro que necesariamente ha de contener en gran cantidad la navecilla de un globo dirigible."

La solución de la navegación aérea estriba principalmente en el invento de un motor que con un peso mínimo desarrolle una gran fuerza. Todos los experimentos resultarán fallidos en tanto no se logre dicho objeto.

EL GRAN CONFLICTO

Por Juan de Dios Tejada

LA GRAN huelga de los mineros de Pennsylvania y la forma empleada para su arreglo temporal, es una lección objetiva que no debe mirar con indiferencia el pueblo cubano, tanto más cuanto que solamente los espíritus superficiales pudieran confiar en la eficacia de la Comisión de Arbitraje como instrumento adecuado para ajustar finalmente el problema. Los acuerdos de la Comisión serán fructíferos en cuanto servirán para ilustrar y llevar ante la opinión pública con más calma y reflexión las causas que motivaron la huelga.

La Comisión acordará, no hay duda, términos equitativos que ajustarán hasta cierto punto las relaciones entre los propietarios de las minas y los mineros, y esto será un medio para que ambos se conserven en paz durante un corto período de tiempo. Aun podrá la Comisión hacer ciertas recomendaciones al Congreso Federal y á las Legislaturas de los Estados; y aun no dudamos que en virtud de dichas recomendaciones, los cuerpos colegisladores dictarán medidas en virtud de las cuales los mineros sean mejor tratados que lo son hoy. En suma: la Comisión podrá obtener para el minero las mismas concesiones que una Comisión semejante pudiera haber obtenido del Congreso Americano cincuenta años atrás con respecto de los esclavos negros de algunos distritos de la Unión; pero en el fondo, el problema verdadero, la causa, el origen de la cuestión, pasará probablemente inadvertido á la Comisión. La relación entre el siervo minero y el señor propietario feudal, quedará siendo esencialmente la misma; el conflicto podrá haberse disminuído por el momento en aquella parte en que amenazaba la paz y el bienestar público, pero no por eso se habrá eradica-

do, todo lo contrario. El problema de la esclavitud personal se fué posponiendo con paliativos efímeros, sin resolverlo á fondo, y fué acumulando fuerzas, hasta que llegó el día en que prepotente é incontrastable precipitó á la nación americana en los horrores de una guerra sangrienta. Las mismas causas surtirán idénticos efectos; la esclavitud económica queda en pie, en virtud de lo ineficaz de los procedimientos empleados para resolverla, y queda en condiciones propicias para el desarrollo de un protoplasma especial.

Hay una analogía exacta entre el problema de la esclavitud personal y este de los mineros. Los dos son, en el fondo, expresiones diferentes de una misma cosa. En efecto: la esencia de la esclavitud personal consistía en que el dueño acarreaba sus esclavos al lugar del trabajo y se apropiaba el producto. En el sistema de la esclavitud económica el magnate propietario de las minas de carbón se apropia las oportunidades minerales naturales, y por este medio obliga al minero desheredado á trabajar dentro de los términos opresores que le impone, ó en caso contrario á perecer de inanición. En cualquiera de las dos formas de esclavitud, el obrero está obligado á trabajar, entregando á su dueño el producto de su trabajo. Laméntese al crujido del látigo y trabaje en provecho de otro para evitar la tortura física, ó dobléguese ante el temor del hambre de él y de los suyos, ó suplique de rodillas el trabajo que la evite, las condiciones son iguales; la diferencia real, no existe. Y no existirá en tanto que su voluntad personal esté supeditada y gobernada á capricho, por la voluntad de otro; y en tanto que la voluntad de este otro disponga que la compensación de sus

esfuerzos sea igual á una suma idéntica ó inferior á la necesaria para cubrir las necesidades animales de la vida material. Es evidente que semejante obrero es un esclavo, aún cuando en su ilusión se imagine él y muchas buenas gentes que es ciudadano de una República libre y democrática, que es un factor en la forma de su gobierno y que su fuerza se representa con un voto.

Para probar la realidad de la esclavitud personal de los obreros, basta examinar el medio ambiente en que se agita el minero en los distritos carboníferos de Pennsylvania. Un ligero estudio de las condiciones morales y físicas de este factor convencerá al más escéptico de el hecho real de que el minero es un esclavo.

En los Estados Unidos, donde el salario es elevado y la vida cara, comparada con la vida europea, el minero mejor retribuido apenas alcanza un salario de un peso por día; y entiéndase que la causa de tan reducido salario no obedece ni á su capacidad ni á su deseo, sino al hecho de que le es imposible ganar más, en virtud del sistema que impera.

Una persona de alto prestigio y que reúne la doble capacidad del conocimiento inteligente del problema, y la familiaridad topográfica de la región, se explica en los siguientes términos:

“Puedo asegurar con toda certeza que ocho compañías ferrocarrileras poseen prácticamente los únicos yacimientos de carbón antracita de los Estados Unidos, y comercialmente hablando del mundo entero, por cuanto el estado de Pennsylvania encierra los únicos depósitos de valor real para la industria. Es más: tres líneas ferrocarrileras á saber: La Compañía “Reading,” la “Erie” y la “Delaware Lakawana & Western,” poseen mucho más de la mitad del territorio minero, é imponen su sistema.....

”Su principal empeño es crear una situación anómala, en virtud de la cual el carbón antracita sea escaso; y esta escasez la consiguen de dos maneras: la primera consiste en no trabajar las minas ya instaladas sino en

una mínima parte de su capacidad durante un espacio de tiempo reducido; y la segunda, conservando cerradas á la explotación en lo posible, todas aquellas regiones ricas en mineral que poseen. Por otra parte, constantemente compran y arriendan terrenos ricos en mineral, los cuales no pueden ser operados por otras compañías que pudieran formarse.

”Según el informe publicado por la Compañía “Lehigh Valley,” durante la huelga de 1900 dicha Compañía estaba pagando \$250,000, como tipo mínimo, en primas, á los propietarios de terreno con yacimientos de carbón, de las cuales no estaba extrayendo una sola libra, sino manteniendo deliberadamente fuera de explotación.”

La explicación anterior bastará para comprender los medios de que se valen los magnates del carbón para reducir á su más mínima expresión el salario, y para cohibir las oportunidades que pudieran ofrecerse para explotar las minas, en una región donde hay siempre una multitud de mineros que solicitan febrilmente trabajo.

¿Cuál es la causa real que permite á los magnates del carbón tener tan decisivo y tiránico poder? Desde luego se comprende que no es el equipo, ni la instalación mecánica, ni los trenes de ferrocarril, ni sus locomotoras; por cuanto si bien ellos poseen ese equipo en esas minas, semejante instalación pudiera duplicarse con facilidad suma, y no solamente pudiera sino que inmediatamente se reproduciría, si fuera dado utilizarlo. ¡Pero no! No podría utilizarse, por cuanto los magnates del carbón no solamente dominan el terreno donde están tendidos los railes de sus vías ferrocarrileras y aquellas donde están construidas sus estaciones y sus muelles, sino lo que es más positivo aún, los distritos donde se encuentran los yacimientos de carbón.

Dominando, acaparando, poseyendo esto último, lo poseen todo; y de una manera tan efectiva, que no es necesario á sus fines, poseer ninguna otra cosa más. Aun cuando compañías rivales hubieran conseguido rea-

lizar en la práctica, el problema de la navegación aérea eficaz y económica, y aún cuando la labor sobrara y los obreros estuvieran dispuestos á ofrecer sus servicios gratuitamente, aún sería invencible el poder de los magnates del carbón; porque es claro, no ya, tratándose de carbón mineral, sino que aún cuando la Providencia hubiese repletado los montes de Pennsylvania de todos los objetos necesarios á la vida y al regalo del hombre, los habitantes de Pennsylvania se encontrarían en la misma condición actual, en tanto que prevaleciera el monopolio de la tierra y sus productos y depósitos naturales, en poder de los ensoberbecidos terratenientes. En este caso el obrero aún continuaría siendo esclavo, y ninguna comisión de arbitraje, por sabia y equitativa que fuera, podría resolver eficazmente el problema. Su ayuda, aún en las condiciones más ventajosas posibles, no podría llegar más allá de un ruego, de una recomendación, ó de un mandato acaso, en virtud del cual el salario del esclavo obrero fuera un poco más alto en un tiempo dado, ó por una cantidad de trabajo determinada.

Y aquí llegamos á lo que propiamente pudiéramos llamar el fondo, el *alma-mater* de la gran huelga.

Hay abundancia de capitales dispuestos para proporcionar todos los instrumentos y fuerzas necesarias para la explotación del mineral y su conducción desde las minas á los puertos; pero como los propietarios poseen el monopolio exclusivo de los únicos lugares por donde pueden tenderse las vías férreas, nadie puede pues transportar carbón sin someterse á sus condiciones, y ya ellos procuran hacerlas imposibles.

Mas supongamos que la inventiva mecánica, ampliamente auxiliada por el capital, hubiera resuelto la navegación aérea en su aspecto comercial, en cuyo caso el monopolio de las vías férreas quedaba anulado, ¿habríamos resuelto el problema? ¡No y mil veces no! Porque en virtud de la estúpida legislación existente, nadie, absolutamente nadie, ni aún por órdenes del

Congreso, ni del Ejecutivo, ni de la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos, podría operar los depósitos de carbón y extraer el mineral sin el consentimiento, el concurso ó la participación de los dueños de las tierras, que por algo adquirieron el derecho de propiedad á esos mismos depósitos. Y como ellos siempre rehusarían semejante cooperación y legítimamente, dentro del actual sistema, tendrían el perfecto derecho para rehusarla, las condiciones permanecerían idénticas. Podrían entonces, como pueden hoy, elevar el precio del carbón á límites absurdos, disminuir y anular la iniciativa del capital, reducir la explotación y hacer del minero un instrumento circunscrito á los límites que les plazca fijar. Si esto no es esclavitud, no sabemos en qué consiste la esclavitud.

Ahora bien: ¿Es esto equitativo? Decididamente que no lo es. ¿Podrá la Comisión de Arbitraje evitar estas posibilidades, por no decir realidades? Positivamente que no podrá evitarlas. ¿Podrá anularlas? Tampoco. Y por otra parte, ¿tienen los propietarios de la tierra un derecho moral tan claro, tan definitivo, tan justo, que no admita discusión? Ciertamente que nó.

Pero evitemos discutir derechos inícuos que condenan la moral, el buen sentido y aún la conveniencia pública, porque aún cuando se trata de cosas que no pueden ser en realidad, motivo de propiedad legítima, tal es la aberración de las costumbres y de las leyes, que esta enormidad no se discute, sino se acepta desde luego, como si se tratara de objetos ó de cosas sobre las cuales se tiene un derecho moral é indiscutible á poseer; de cosas en fin, que uno ha hecho, ó ha comprado, ó canjeado por otras con aquellos que las hicieron.

Los magnates del carbón monopolizan en perjuicio de la sociedad entera los yacimientos naturales del mineral en tal forma, que en la práctica resulta idéntico al monopolio del aire respirable, de la luz ó del agua; medios de vida que no pueden, que no deben constituir propiedad.

Hay algo que habrá necesidad de hacer más tarde ó más temprano, no tan sólo con respecto de las minas de carbón, sino con respecto de todas las oportunidades materiales del planeta, incluyendo entre éstas la oportunidad de cosechar en los campos y la de construir en los solares desocupados de los pueblos y las ciudades, los cuales la especulación se reserva sin edificar sobre ellos, con objeto de esperar más pingües beneficios. Si esto no se hace durante un período de calma y reflexión, en sentido premeditado y equitativo, las generaciones venideras, acaso esta misma, lo hará, pero en medio del tumulto encendido de las pasiones, entre torrentes de sangre y de lágrimas, que así por desgracia quedó resuelto el problema de la esclavitud personal.

El monopolio privado de las oportunidades naturales fué hasta ahora un error y una injusticia consagrada y protegida por una ley absurda; pero dado el modo de ser de las sociedades actuales, se ha convertido ya en una amenaza de la paz pública.

Para evitar sus males por el momento, en el caso concreto del conflicto de Pennsylvania, no sería necesario revolucionar el sistema actual de la propiedad privada de la tierra, pues el problema podría resolverse por medio de varios procedimientos. En efecto: si las carreteras, los caminos vecinales y las calles de las ciudades son para el uso general del público, las vías ferrocarrileras también pueden serlo, si el gobierno legisla en ese sentido, ya asumiendo su manejo, ya fijando una tarifa de transporte igual para todos. Si á esta medida se agregara la exoneración de impuestos para aquellos que exploten las minas, y al mismo tiempo se pusiera un crecido impuesto por tonelada de carbón para aquellos que poseyendo yacimientos en aptitud de explotarse no los explotan, la soberbia fuerza de los magnates del carbón quedaría destruída.

Existiendo la tarifa de transporte del mineral, y la exención de impuestos para aquellos que explotaran sus

minas, y viceversa, el recargo para aquellos que no las explotaran, el laboreo se llevaría á cabo en grande escala porque á ambas clases de propietarios aprovecharía, y para ninguno sería negocio mantener la explotación inactiva, todo lo contrario. En este caso la oferta de braceros no alcanzaría á la cifra de la demanda, el salario ascendería, y el carbón quedaría desde luego abaratado.

Realizado esto, serían innecesarias las Uniones Obreras y también las Comisiones de Arbitraje. Cada obrero sería una Unión en sí mismo, y él y su inmediato patrón formarían una Comisión de Arbitraje á voluntad.

Cualquier acuerdo de la actual Comisión que pretenda ajustar la controversia despreciando el importante factor de los medios de transporte y el monopolio privado de los yacimientos de carbón, no pasará de ser un paliativo, que acaso servirá á lo sumo, para realizar un fin político. Su eficacia para resolver definitivamente el asunto, para evitar futuras huelgas y futuros desequilibrios en el mercado del carbón, es totalmente nula.

El pavoroso problema queda en pie. Si no se ajusta en forma radical por medio de una legislación sabia y equitativa, preparémonos á ver en plazo no lejano un conflicto armado, gigantesco, sangriento, incontrastable.

En cuanto á Cuba, país despoblado y en el cual aun no ha dejado sentir su poder y su imperio el propietario privado de la tierra, las mismas causas surtirán los mismos efectos.

El que tiene la tierra lo tiene todo. Es amo y señor feudal que puede imponer sus condiciones al amparo de una legislación insensata, y más insensata aquí que en los Estados Unidos.

Carbón de piedra y caña de azúcar son factores sinónimos en los dos países; y el antiguo esclavo y el moderno minero también lo son. Ambos vienen á representar en la economía social los antecedentes de una ecuación cuyo consecuente es esclavitud, y cuyo resultado es *producción*.

LA UTILIZACION

DE LAS ESCUELAS PUBLICAS EN NUEVA YORK

Por Adrián del Valle

NUEVA YORK cuenta con un hermoso plantel de casas-escuelas, cuyo valor se estima en \$56.164,184. Esta valiosa propiedad municipal, hace algunos años sólo se aprovechaba seis horas diarias durante 180 días al año, lo que hacía un total de 1,080 horas; las 7,680 restantes, los edificios permanecían cerrados.

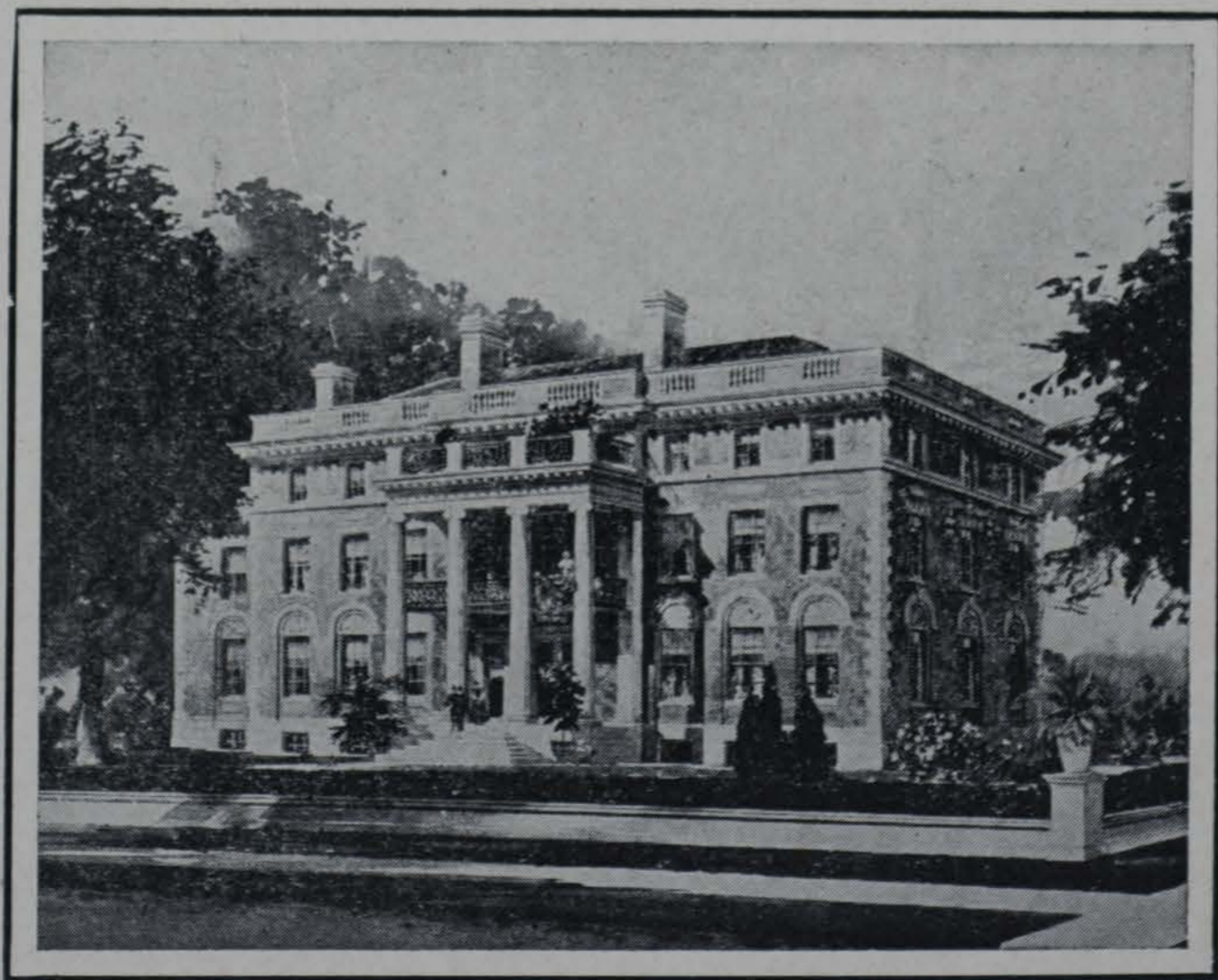
Indudablemente este poco uso de la propiedad municipal resultaba en perjuicio de la ciudad, que pagaba grandes edificios de los que apenas se aprovechaba durante la mayor parte del tiempo. Hace algunos años, y en proporción ascendente, tales condiciones mejoraron, extendiéndose el uso de los edificios-escuelas; pero esto no ha impedido que actualmente el alcalde de Nueva York, Mr. Low, con muy buen acierto, llamara la atención del Consejo de Educación acerca de la necesidad de tener abiertos los edificios de las escuelas públicas para el amplio uso del público.

Comenzó el aprovechamiento de los edificios-escuelas, cuando se instituyeron en algunos de ellos las clases nocturnas, que desde el primer momento die-

ron excelentes resultados. Luego vinieron las "lecturas libres para el pueblo", llamadas también "lecturas para los trabajadores y trabajadoras". Los cursos de lectura, que actualmente son notables por el método seguido y por el número de individuos que á ellos acuden, ocuparon algunos otros edificios más una ó dos noches á la semana durante varios meses al año.

La próxima medida para el aprovechamiento de las escuelas debióse á la iniciativa privada. La "Asociación para el mejoramiento de la condición de los pobres", una filantrópica institución, tomó por su cuenta, un verano, diez edificios-escuelas y abrió en ellos las llamadas "Escuelas de vacaciones", una verdadera novedad en aquel tiempo. En esas escuelas, enseñábase á los niños artes manuales, estudio de la naturaleza, trabajos de

construcción, dedicando algún tiempo al baile y á los ejercicios gimnásticos. Las sesiones duraban tres horas al día, durante seis semanas. El éxito fué completo, demostrándolo el que concurrieron á las clases seiscientos alumnos



CASA ESCUELA. NEW YORK

por cada mil de los que estaban inscriptos en las escuelas, y de que aquellos protestaban cuando llegaba la hora de tener que retirarse por concluirse los ejercicios.

En vista del buen éxito, el municipio tomó á su cargo la continuación de las "Escuelas de vacaciones", que tomaron luego grandes vuelos bajo la inteligente dirección del Dr. Guillermo H. Maswell. El número de Escuelas de vacaciones aumentó prodigiosamente, y se hizo un nuevo experimento estableciendo Escuelas de juego, que difieren de aquéllas, en que no hay establecidas clases regulares, siendo su principal objeto los ejercicios gimnásticos y atléticos y los juegos de niños.

Cada año han ido en aumento dichas escuelas, al extremo de que en la actualidad cuenta Nueva York 60 Escuelas de juego y están en organización unas 30 más.

A la iniciativa particular debióse también otra provechosa innovación. La "Asociación de Educación Pública", formada de señoras, y de la que es Presidenta la Sra. Schuyler Van Reuselaer, necesitaba disponer de locales apropiados para celebrar las reuniones y juegos de los clubs de niños y niñas que sostenía, con un fin literario-social. La Asociación acudió al Consejo de Educación en demanda de una ó dos Escuelas públicas, para hacer uso de ellas ciertas noches de cada semana. El Consejo, después de alguna vacilación, accedió, poniendo dos edificios-escuelas, libres de alquiler, á disposición de la Asociación. El éxito de la nueva tentativa, deter-

minó luego la apertura oficial en las Escuelas de centros recreativos de noche. En estos centros, los clubs de niños de ambos sexos celebran sus reuniones en salones apropiados, y la planta baja dedícase á los ejercicios gimnásticos; también se facilita á los jóvenes libros, juegos y otros medios de diversión.

Antes de que las autoridades tomaran por su cuenta dichos centros, ya se habían organizado numerosos clubs de niños que celebraban sus mitins, torneos atléticos y juegos apropiados. En determinado día, reuniéronse to-

dos los clubs en uno de los parques, donde más de quinientos niños efectuaron evoluciones y ejercicios gimnásticos y se entretuvieron en sus juegos favoritos.

Las Escuelas, ó mejor dicho, los centros de juego, continuaron funcionando en invierno lo mismo que en verano, ejerciendo una in-



CASA ESCUELA. NEW YORK

fluencia verdaderamente moralizadora sobre los niños y aun los jóvenes, puesto que proporcionándoles medios de atractiva diversión en salones amplios, limpios é higiénicos, los alejaba de los salones de bebidas y de fumar, de las tiendas de dulces é impedía que vagaran por las calles ó se consumieran en las antihigiénicas casas de vecindad.

En la mayor parte de los centros de recreo para las niñas, se ha introducido una muy beneficiosa innovación, que consiste en enseñarles el arte de cocinar, atender el hogar, coser, cuidar los niñitos y conocer las reglas de la higiene personal. Se piensa también introducir, en los centros

destinados á los varones, la enseñanza de algún oficio.

Una visita á las "Escuelas de Vacaciones" propiamente dichas, convencería al más incrédulo de la gran utilidad de dichas instituciones. En ellas se enseña, á las niñas, hacer vestidos, bordar, dibujar, etc.; y á los niños, se les ejercita en la carpintería, herrería y otros trabajos útiles. A los más pequeños, se les entretiene con los juegos Froebel ó haciéndoles hacer diversos objetos de papel.

Otro experimento de positivos resultados han sido las Escuelas de baños. Por iniciativa de Miles M. O'Brien, presidente del Consejo de Educación, dotáronse á las Escuelas de baños, para el uso de los alumnos en las horas de clase, y pasadas éstas, para el uso del público en general. Al principio, la idea encontró oposición, y sólo se dotó de dichos baños á una Escuela. Durante los primeros días del experimento, registráronse de tres á cuatrocientos baños diarios, y ante semejante resultado, que probaba satisfacer una verdadera necesidad, no se ha vacilado en aumentar el número de las "Escuelas de baños" para ambos sexos.

Por si todo esto no fuera bastante, el alcalde de Nueva York, Mr. Low, como hemos dicho al principio, ha

manifestado su opinión de que se mantengan abiertos á todas horas y todos los días los Edificios-escuelas, incluso los sábados y domingos, para que puedan utilizarse como lugares de recreo, para dar conciertos y celebrar mitins; y no sólo lo ha manifestado sino que ha ofrecido cubrir con la caja municipal los gastos que por ello se ocasionen.

Como resultado inmediato de la oferta, el Consejo de Educación ha determinado establecer unas veinte ó treinta adicionales Escuelas de juego y ha dado permiso á la "Asociación de Educación Pública" para celebrar una serie de conciertos en una de las Escuelas. También ha acordado celebrar en ciertos distritos, los domingos por la noche, lecturas especiales sobre historia, ética y estética.

Todas estas innovaciones se calcula ocasionarán un gasto extra de cerca \$250,000 al año, suma insignificante si se tiene en cuenta los beneficios que aquéllas han de reportar.

Con semejante utilización de las Escuelas públicas, que tiende á convertir éstas en verdaderos centros sociales, no sólo se rinde un servicio al pueblo, aumentando sus medios de cultura, sino que se estimula el amor á la escuela, base del progreso de toda sociedad.



UN EPISODIO DE LA VIDA DE PLÁCIDO

Por E. Sánchez

LA vida del célebre poeta habanero que en Cuba y aún más allá de sus estrechos horizontes es conocido por el seudónimo de *Plácido*, ha tenido, y tiene todavía, el privilegio de mantener vivo el interés entre los amantes de las glorias patrias y los admiradores de las bellezas literarias. Es ciertamente, un triste privilegio; porque tal vez ello se deba, no tanto á la azarosa vida del infortunado poeta, como al trágico fin de su *sangrienta historia*. Por eso hemos creído que este breve trabajo no sería desdeñado por los ilustrados lectores de CUBA Y AMÉRICA, ya que está dedicado á referir un episodio desconocido, de la vida del bardo genial, durante su corta residencia en Trinidad. Y no parecerá insignificante y baladí nuestra labor; porque este episodio será una nueva demostración de la inocencia de *Plácido*, y, por lo tanto, injusta y cruel la pena que sufrió como reo del supuesto delito de conspiración, en la cual se le asignó el papel de *Apóstol*. ¡Fábula inícuca, que sirvió de pretexto para realizar uno de los crímenes más horrendos del despotismo español en esta tierra!

El Sr. Sebastián A. de Morales, en el Prólogo de su edición de las *Poesías completas de Plácido*, (Habana, 1886), dice que éste estuvo por dos veces en Trinidad, y la íntima y cordial amistad que mantuvo siempre con el poeta

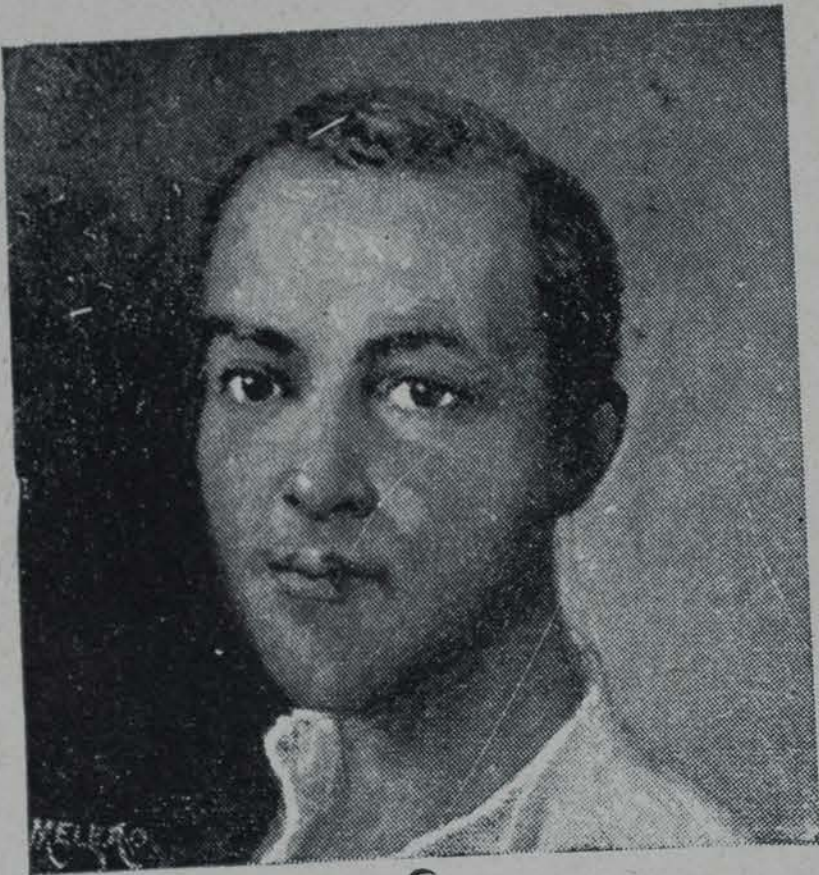
no nos permiten dudar de aquella afirmación. La vez primera fué,—según el Sr. Morales,—en 1836, en cuya fecha dice que sufrió prisión en dicha ciudad. Sin embargo, de este suceso sólo existe el testimonio del Sr. Morales, y en cambio, todos los informes y datos que, tras paciente y difícil investigación, logramos recoger—entre

los que algunos nos dió uno de los mejores amigos que tuvo *Plácido* en Trinidad,—nos autorizan á creer que fué en época posterior cuando sufrió allí prisión. ¡Ya el destino, ciego é implacable, le había elegido como una víctima de las pasiones políticas y las preocupaciones sociales!

Mediando el año 1843 volvió *Plácido* á Trinidad,—donde con-

taba ya con muchas amistades, adquiridas en su viaje anterior—con objeto de dedicarse al trabajo del Carey, en que era un artista primoroso, y que ya por ese tiempo iba decayendo y sufría depreciación en la Habana y Matanzas, por lo cual no era bastante á cubrir las necesidades de la vida del pobre vate, con ser cortas; ni aún contando con el sueldo que ganaba por su colaboración en *La Aurora del Yumurí*, antiguo periódico matancero, que en cierta época obtuvo crédito y circulación.

No hemos conseguido fijar con exactitud la fecha de la llegada del poeta á la antigua ciudad de Táyaba; pero algunos de sus amigos nos han asegurado que fué allí desde Villa Clara, por



PLÁCIDO

tierra. Hallábase entonces Trinidad en la era de su esplendor, y no es extraño que, dadas su riqueza, su cultura y sus bellezas naturales, fuese visitada en distintas ocasiones por ilustres personalidades, y entre ellos el sabio Humboldt, la Sagra.

..*

Estableció *Plácido* su pequeño taller en una casa en la callejuela que aún lleva el raro nombre de "Chinchiquirá." Parece que tampoco fué muy afortunado en Trinidad, á pesar de ser ésta entonces un pueblo rico, y le sobraba tiempo bastante para cultivar el trato de los amigos, y por su carácter afable extendía sus relaciones y ganaba simpatías. Con frecuencia era invitado á banquetes y festines, cuya suntuosidad y esplendidez aún se recuerda, y el pobre poeta amenizaba aquellos actos con sus improvisaciones poéticas, muy felices algunas y casi siempre laudatorias, obteniendo en pago algún pequeño favor y muchas veces solo el vano ruido de los aplausos. Por eso dijo, no sin razón, el ilustre Varona, que la vena inagotable de *Plácido* fué explotada por aquella sociedad en que le cupo la triste suerte de vivir.

Uno de los más entusiastas admiradores que tuvo *Plácido* en Trinidad, fué el opulento hacendado, D. Justo Germán Cantero, quien le invitó á un paseo á su ingenio *Güinía de Soto*, donde se celebraba una fiesta memorable, con motivo de la instalación del tren Derosne, que su mismo inventor instaló allí por primera vez en Cuba. Poco tiempo después, como veremos, esta fiesta, en la que se celebraba un progreso y un triunfo de la Industria, sirvió de pretexto para envolver á Cantero en un proceso político, amenazándolo de serios disgustos y daños... Pero este fué sólo un medio para explotar su abundante y generosa bolsa. ¡Cuántos crímenes políticos perpetrados en este infortunado país por los sátrapas de la colonia, sólo fueron inspirados por un ciego é insaciable afán de lucro...!

En cierta ocasión, varios de los íntimos amigos de *Plácido*, le convidaron á una modesta cena, á la cual concurreó, por cierto, el inspirado poeta y valiente patriota trinitario, Fernando Hernández Echerri, á quien pocos años más tarde cupo la misma suerte que al cantor de *Jicotencal*. Refiérese que después de la cena, que fué alegre y cordial, invitado *Plácido* á improvisar, lo hizo con la facilidad pasmosa que para ello tenía, como un raro don del cielo, no cesando en ¡tres horas! A veces, para poner á prueba su ingenio se le daba un pie obligado, con el que glosaba décimas, quintillas, etc., saliendo siempre airoso de la prueba, entre los aplausos de los concurrentes.

..*

Pero, ¡cuán lejos estaba de la mente de los que se hallaban en aquella inocente reunión, ni cómo lo hubieran podido imaginar, que para el siguiente día la suerte,—que fué tan avara con el infeliz *Plácido*,—les reservaba amargas sorpresas y serios disgustos! Es el caso que un infame delator,—cuyo nombre se ha ignorado siempre, urdiendo una vil calumnia, informó de la reunión y cena de la noche anterior, al Comandante General y Brigadier, D. Pedro de la Peña; cuyo corazón parece que fué forjado en el mismo hornillo que los de un Tacón, un O'Donnell, un Valmaseda, un Weyler. Mandó Peña sin tardanza á instruir expediente; ya se sabe que estos expedientes,—forma inícuca de procesamiento que inventó el despotismo colonial,—se sellaban casi siempre con sangre, si no se hacían extraviar por medio del dinero. *Plácido* fué preso, y algunos de sus amigos fueron detenidos. En la tramitación del odioso expediente fué complicado mañosamente Cantero, á quien se libró de mayores daños merced á la decisiva influencia de su dinero. También fué enredado en la burda malla del expediente, el licenciado D. Rafael Medinilla, amigo y defensor de *Plácido*,—que pagó tributo á esta amistad en una de sus *Epístolas*,—y de quien Peña se propuso

tomar miserablemente venganza, á causa, según se refiere, de un disgusto personal que tuvieron en cierta ocasión en que Medinilla le estorbó una aventura amorosa... por lo cual sufrió éste injustos vejámenes y atropellos. Conducta muy propia de quien, como Peña, llevaba en el tobillo el estigma indeleble é ignominioso del grillete del presidario.

Cuéntase que entre los detenidos se hallaba un joven,—llamado D. Rafael O.....,—á quien Peña, en su afán de justificar la iniquidad que cometía, forzaba á declarar á su antojo, para comprometer á sus amigos de la reunión, llegando, en el colmo de su ciego furor, á decirle amenazante:

—*La cabeza de usted huele á pólvora.*

Y es fama que el joven O....., atemorizado, exclamó:

—*Señor, si yo apenas tomé la sopa.....* cuya frase ha sobrevivido á su autor. ¡No era muy fácil estar sereno é impasible ante una de aquellas fieras, que probaron muchas veces ser capaces de ejecutar sus bárbaras amenazas!

El expediente tomó otro giro y aspecto mediante el mágico poder de las doradas onzas de Cantero, y fué sepultado en el olvido. ¡La venganza y la codicia estaban satisfechas! Y tras dos meses de encierro en la Cárcel,

fué puesto *Plácido* en libertad, sin que se le hubiese podido probar el delito de conspiración que se le imputó calumniosamente, ni otro alguno; ni siquiera se pudo justificar la formación del expediente, que como dice el Sr. Morales, sirvió de prólogo al horrible drama que tuvo tan desgraciado fin para el cantor del café.

El 17 de Noviembre de 1843 se embarcó *Plácido* en Casilda, á bordo del pequeño vapor *Sirena*, regresando á Matanzas. Abandonaba para siempre las poéticas riberas del Táyaba, que cantó tiernamente, dejando en Trinidad buenos amigos y muchos admiradores. Cuando fué á ver á Peña para pedirle licencia para embarcarse, éste le aconsejó que se fuera á España, porque no le convenía estar en Cuba, donde tenía muchos enemigos... ¡Qué sarcasmo! *Plácido* rehusó, como lo había ya hecho antes, cuando sus amigos,—que presentían la desgracia,—le brindaron recursos para trasladarse á México. ¡A precio de su vida pagó su amor á Cuba!

En Trinidad escribió *Plácido* algunas de sus poesías, entre ellas *La rosa de Trinidad*, *La vequera inocente*, *A Lince*, *Epístola*, etc., y varias publicó en *El Correo*, de aquella ciudad.

A

(De Byron)

POR MIGUEL SÁNCHEZ PESQUERA

Si mitigara un rayo de ternura
Las rutilantes llamas de tus ojos,
Amor más que mortal, en vez de antojos
Despertara tu célica hermosura.

De tu mirada indómita á despecho
Eres hermosa y sin que amarte pueda
Tanta ilusión no abrigará mi pecho,
Pues tu mirada indómita lo veda.

Al formarte natura en su fecundo
Poder, temió su maternal anhelo
Que demasiado hermosa para el mundo
Te reclamara como suya el cielo.

Los astros todos de tu luz suprema
Serán no más umbráticos despojos,
Y cada sol girando en su sistema
Fuera sólo penumbra de tus ojos.

Temió del cielo el harto peregrino,
Y á proteger la obra de su mano
Puso en tus ojos de fulgor divino
Un rayo oculto del amor humano.

El más audaz te admira y se recata:
Igual belleza el siglo no conmueve,
Si tu semblante encanta y arrebatada
A tus ardientes ojos ¿quién se atreve?

De Berenice en fúlgidas estrellas
Trocada fué la cabellera obscura;
Eclipsados por tí quedarán ellas
Si te remontas á su azul altura

MARCONI

U NOS cinco años han transcurrido desde que el gran público oyó hablar por primera vez de Marconi. Actualmente su fama es universal. Raro es el día que no se ve molestado por los reporters de los periódicos, deseosos de obtener alguna nueva información respecto á sus trabajos.

Cuando por vez primera se trata con el genial inventor de la telegrafía sin hilos, causa la impresión de que no es de carácter muy cordial, aunque tampoco es brusco. Sus maneras son reservadas. En la prensa americana es conocido con el nombre de] "el joven anglo-italiano," lo que explica gráficamente su carácter. Sangre italiana corre por sus venas, es verdad; pero es inglés por su educación y temperamento: inglés en sus maneras, inglés en su vestir, inglés en el hablar, salvo un ligerísimo acento extranjero, casi imperceptible. Pa-

ra que la ilusión sea completa, su apariencia exterior es de un hombre frío, calculador, imperturbable.

A pesar de su éxito, Marconi no demuestra gran satisfacción. Sus rasgos son de melancólica expresión y

más parecen los de un hombre de cuarenta años que los de uno de veinte y ocho. Su rostro es impasible, su mirada fría. Cuando sonríe entorna los ojos, arruga la cara y contrae hacia arriba las extremidades de la boca. No es por cierto una sonrisa agradable.

El que visite á Marconi con la idea de que éste lleve el peso de la conversación, se engañará por

completo. Ciertamente, responde sin omitir nada de importancia á las preguntas que se le hacen; pero por su propia iniciativa, voluntariamente no sigue una conversación. Es reticente á veces, mas pronto se descubre que su reticencia es la de la modestia.



GUILLERMO MARCONI.

Cuando habla de su sistema de telegrafía sin hilos, se refiere siempre á "nuestro sistema," no á "mi sistema." Reconoce que no le es dado á ningún hombre conocer todos los secretos de la ciencia y que los grandes resultados sólo se obtienen gracias á la cooperación de varios intelectos que trabajan para obtener un mismo fin. Aprecia debidamente lo valiosos que le han sido para su descubrimiento, los trabajos de sus predecesores y aun de sus contemporáneos. "El éxito de mis experimentos—dice—es el resultado lógico de mis investigaciones y de las de mis auxiliares durante los últimos años y de las investigaciones científicas efectuadas por muchos sabios en el transcurso de una buena parte de la pasada centuria." Francamente confiesa que no es su propósito anular la acción de los cables submarinos, contentándose por el presente en competir ventajosamente con ellos. Sin embargo, oyéndole hablar de su invento, lo hace con tal confianza, que se obtiene la seguridad de que el gran invento de Guillermo Marconi ha de causar una verdadera revolución en la comunicación telegráfica, haciendo inútiles los cables y los hilos transmisores.

Su natural modestia no le impide reconocer la importancia de su trabajo. Habla de su receptor del modo objetivo que le es usual, esto es, como si fuera el invento de varios, pero haciendo notar que es la más valuable contribución para la práctica de la telegrafía sin hilos. Así es, en efecto, como se demostró en recientes experimentos efectuados en el Cabo Cod.

Marconi ha tenido que vencer grandes obstáculos para poder llevar á la práctica sus ideas. Las primeras dificultades fueron las de carácter téc-

nico, que oportunamente fué venciendo. La razón de estas dificultades estribaba en el modo especial en que tenía que trabajar. "Cualquier otro aparato ó máquina—dice Marconi—permite al inventor encerrarse en su habitación y anunciar los resultados obtenidos cuando está convencido del éxito. No sucede lo mismo en la telegrafía sin hilos, sobre todo en la manera que nosotros trabajamos. No se trata de instalar una máquina aquí, por ejemplo, y otra en Inglaterra, sino media máquina allí y otra media en los Estados Unidos. Y cada una de esas partes ha de corresponderse mutuamente."

Más formidable que las dificultades de carácter técnico, fué la oposición que le hicieron las Compañías inglesas de Cables y Telégrafos, que creyeron que sus vastos intereses, ascendentes á la fabulosa suma de pesos 400.000,000, estaban en peligro si se adoptaban los nuevos medios de comunicación. El gobierno inglés, bajo cuya inspección estaban las citadas Compañías, fué á su vez tardío en conceder los privilegios de invención que pedía Marconi. Le permitieron enviar mensajes á los buques á una distancia de tres millas de la tierra; pero prohibían toda comunicación cuando los buques entraban en el límite de dos y media millas.

Desde el punto de vista comercial, el invento de Marconi está dando ya positivos resultados, como lo prueban los 85 buques de guerra, 60 ingleses y 25 italianos, y el gran número de trasatlánticos equipados ya con su aparato.

Indiscutiblemente, el gran invento de Marconi ha de proporcionar grandes beneficios, de orden científico, comercial y humanitario.