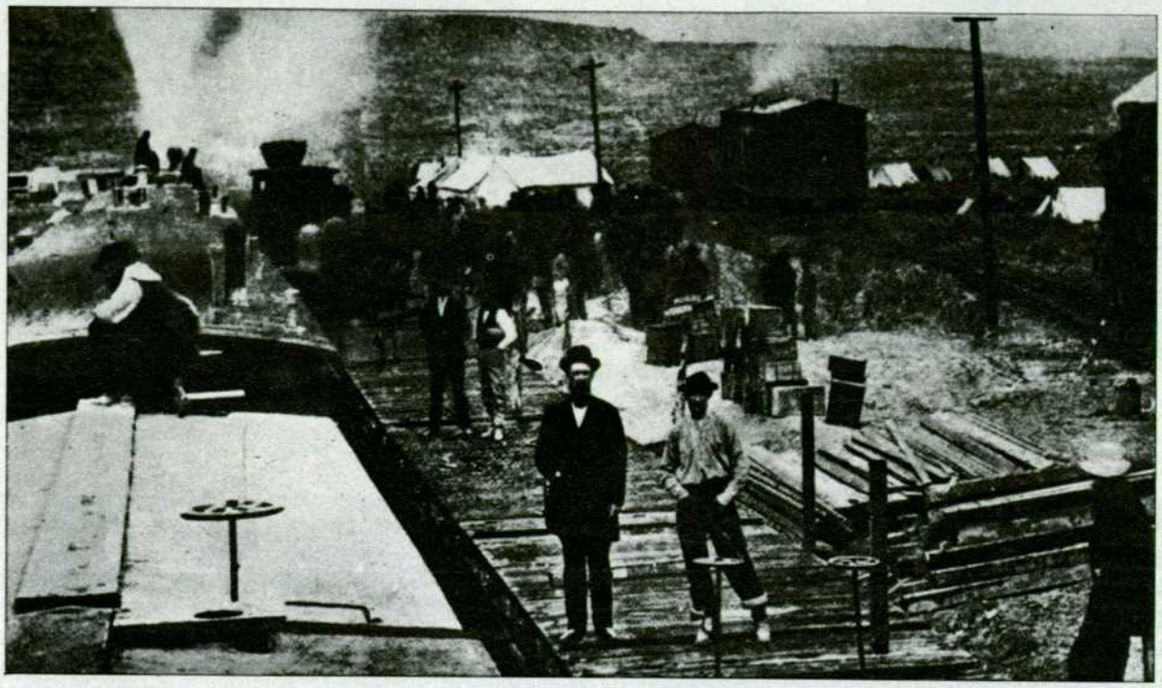
# EL PRIMER TRANSCON



Tren de trabajo del Central Pacífico en el lugar llamado Campo de la Victoria, donde se batió la marca de construcción por los obreros de dicha compañía.

EL próximo 10 de mayo se cumple el centenario de la inauguración del primer ferrocarril transcontinental de los Estados Unidos. Las dos líneas férreas procedentes de Omaha (Nebraska) y Sacramento (California) se unieron en Promontory, un lugar de las resecas mesetas de Utah al norte del Lago Salado. Quedaba así terminada la gran línea que unía las costas del Atlántico y el Pacífico: unos 5.400 kilómetros de recorrido. En aquél entonces la línea férrea más larga del mundo.

La fotografía que recoge el acontecimiento es conocida universalmente. En ella aparecen las locomotoras 119, del Unión Pacífico, y la Júpiter, del Central Pacífico. La ceremonia de la unión de ambas líneas fue un acontecimiento en los Estados Unidos. En Promontory hubo tres días de fiesta pues los tendidos llegaron el día 8 y la inauguración oficial no se celebró hasta el 10, debido a una serie de retrasos de los trenes de los invitados. El gobernador de California, que era presidente del Central Pacífico, recibió al vicepresidente de los Estados Unidos y a los directores del Unión Pacífico. Los mormones de Utah acudieron en gran número. Oficiales y soldados de uniforme con sus charangas prestaban aire marcial a la última escena de la gran empresa. Los trabajadores irlandeses y negros del Este se mezclaban con los chinos y mejicanos del Oeste. Se pusieron los últimos carriles y se clavaron los tirafondos. El territorio de Arizona había regalado un tirafondos de oro, plata y hierro; Nevada, uno de plata, y California, uno de oro macizo. Este último Estado había donado también una traviesa de laurel. Los principales personajes dieron los golpes finales del tendido. Primero fue el gobernador de California y luego los restantes invitados distinguidos. Se había dispuesto que el momento del postrero remache se conociera en todo América simultáneamente. El telégrafo conectado al mazo del gobernador, hizo sonar la campana de alarma de San Francisco y la del Capitolio de Washington. Al mismo tiempo, el telegrafista transmitía la escueta palabra «done» (hecho). Habían concluido seis años de duros trabajos.

**LA EPOPEYA DEL OESTE.**—La construcción de este ferrocarril es uno de los principales símbolos de la epopeya histórica conocida como la conquista del Oeste. En torno al tema ha surgido una literatura mitificadora, amplificada por el cine y la televisión. La leyenda del Oeste es un poco como las canciones de gesta de la época moderna. El rigor histórico queda muchas veces deformado por los personajes o símbolos transformados en mitos: luchas con los indios, largas galopadas, cazadores, vaqueros, bandidos, jugadores de cartas, buscadores de oro, ciudades de madera, salones de bebidas, duelos a tiros, fuertes militares en la pradera y tantos otros.

La idea de tender una línea férrea desde los estados del Este hacia la costa del Pacífico se remonta a 1835, pero aquél primer proyecto no prosperó. En 1853 se presentó otro, aunque tampoco se tomó ningún acuerdo. El impulso definitivo vendría de un hombre del Oeste: Theodore D. Judah que volvió sobre la idea en el momento en que las circunstancias imponían su realización.

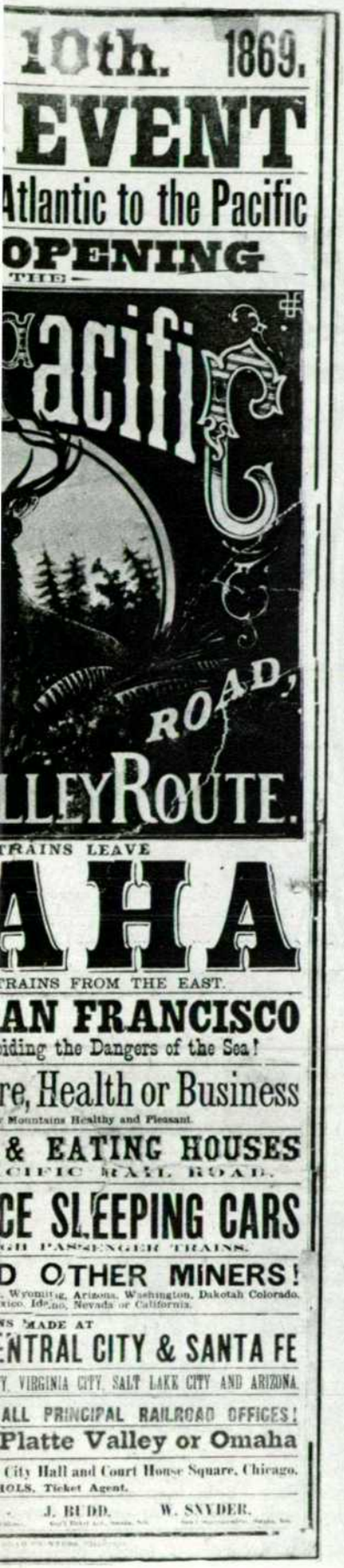
En 1861, la recién guerra Secesión había puesto de relieve la vulnerabilidad del rico estado de California. Se había preciso establecer un sistema de comunicación eficaz que lo mantuviera en el seno de la Unión. La hora del ferrocarril había llegado.

**EL CENTRAL PACIFICO.**—Judah trabajó incansablemente para hacer popular su proyecto de prolongar el ferrocarril del valle del Sacramento (California) hacia el Este para llegar al Mississipi. El 28 de junio de 1861 quedó constituida la compañía de Central Pacífico y en octubre se mandó el replanteo de la línea a Washington para lograr el apoyo del Gobierno federal.

El 1 de julio de 1862 el presidente Abraham Lincoln firmaba la Pacific Railroad Act para construir el ferrocarril transcontinental. La línea se concedía a dos compañías: la Central Pacífico, ya constituida, y la Unión Pacífico, formada en dicha fecha. El Central Pacífico iniciaría la construcción en California

Great Event. Poster editado
transcontin

# TINENTAL DEL MUNDO




con motivo de la conclusión
ental americano.

y avanzaría hacia el Este, mientras la Unión Pacífico partiría desde un punto del meridiano 100 grados, entre los ríos Platte y Republican en el territorio de Nebraska hacia el Oeste.

La compañía del Central Pacífico fue la primera en iniciar las obras. El 8 de enero de 1863 se empezaron los primeros desmontes en Sacramento, mientras los de la Unión Pacífico no iniciaba las suyas en Omaha hasta diciembre del mismo años.

**LAS OBRAS.**– Hasta el 10 de junio de 1864 no se abrió al tráfico la primera sección del Central Pacífico. Era un recorrido fácil entre Sacramento y Newcastle. La tarea difícil empezó cuando se inició la ascensión de la sierra. El dinero no abundaba demasiado y a ello se añadía que había que importar todos los materiales desde el Este, donde la guerra civil en pleno desarrollo había elevado los costos. El largo viaje en barco, doblando el cabo de Hornos o a través del istmo de Panamá, encarecía aún más los equipos manufacturados.

Un problema que se agravó a medida que avanzaban los trabajos fue el de la escasez de la mano de obra. Los obreros preferían irse a las minas donde obtenían mejores salarios. Entonces se contrató un pequeño número de chinos que dieron excelente resultado. Pronto fueron reclutados miles de ellos, incluso en la propia China, y en cierto momento llegaron a trabajar para el Central Pacífico unos 12.000 orientales.

En las abruptas laderas de granito de sierra Nevada fue preciso perforar varios túneles. En la mayoría de ellos se empleó la pólvora negra, pero en el túnel de la cima –el número seis– se utilizó por vez primera la nitroglicerina.

El invierno de 1866 a 1867 fue tan riguroso que hubo que suspender la mayor parte de los trabajos en la sección montañosa. Como los túneles, aún no concluidos, impedían el avance de la línea, algunas locomotoras y vagones fueron cargados en trineos de largos troncos y transportados a la otra ladera de la sierra donde las nevadas eran más ligeras y se podía seguir tendiendo vía. Además de tres locomotoras y cuarenta vagones las cuadrillas de trabajadores pasaron suficientes carriles para construir más de 60 kilómetros de vía. El transporte de este equipo fue sin duda la tarea más espectacular de las obras del ferrocarril.

**EL UNION PACIFICO.**–La guerra civil paralizó las obras del Unión Pacífico nada más iniciadas, y hasta julio de 1865 no serían colocados los primeros carriles. Las materias primas debían transportarse en carretas de bueyes o barcazas, río Missouri arriba, porque Omaha, punto de partida del ferrocarril, estaba todavía aislada en la pradera.

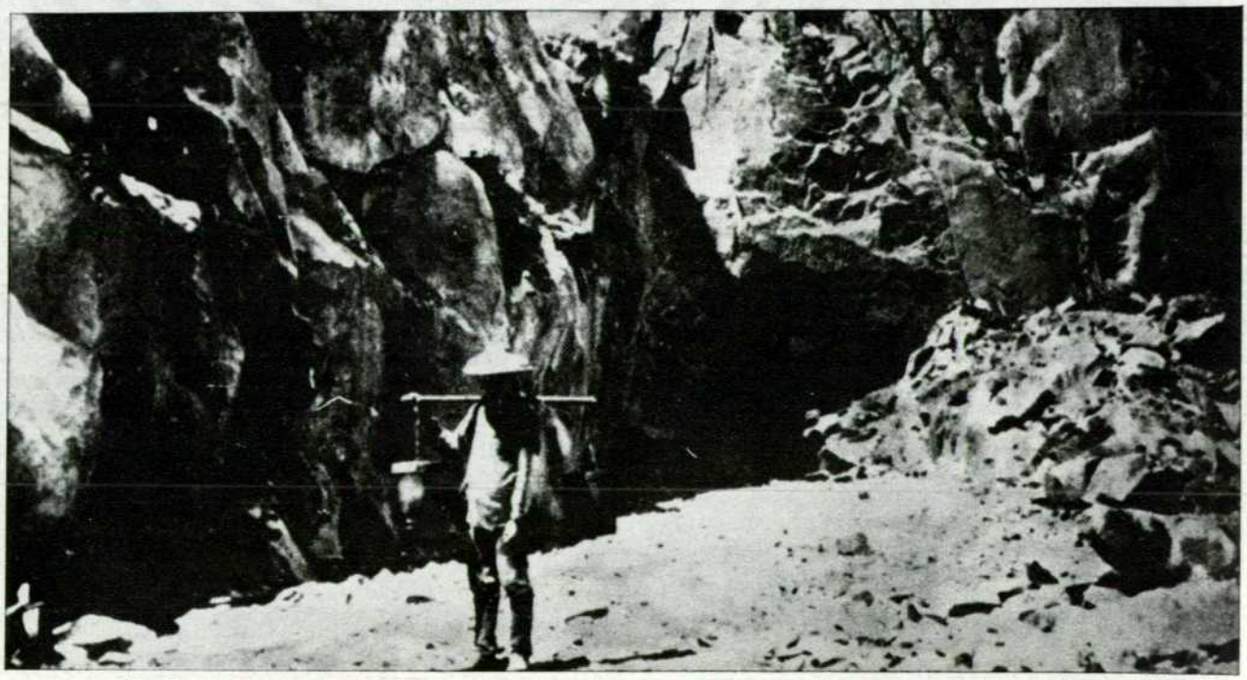
Cuando terminó la guerra, el Unión Pacífico contrató a miles de soldados desmovilizados, especialmente a los fornidos irlandeses para quienes trabajar en los tendidos ferroviarios significaba algo así como una prolongación de la lucha.

Pero en las llanuras el ferrocarril encontró un obstáculo inesperado. Los indios veían en el camino de hierro un enemigo poderoso que permitiría la penetración de los blancos en su territorio, invadiría los terrenos de caza y traería como consecuencia el exterminio de los enormes rebaños de bisontes que constituían su alimento. Y no se equivocaban.

El famoso Buffalo Bill fue uno de los cazadores contratados para matar búfalos (de ahí su apodo), cuya carne era utilizada para alimentar a los trabajadores. Miles y miles de bisontes fueron exterminados en pocos años. Los indios reaccionaron atacando a los obreros y el Ejército hubo de intervenir para proteger los tajos. Las tropas estaban al mando del general Grenville M. Dodge que más tarde sería nombrado ingeniero jefe del Unión Pacífico.

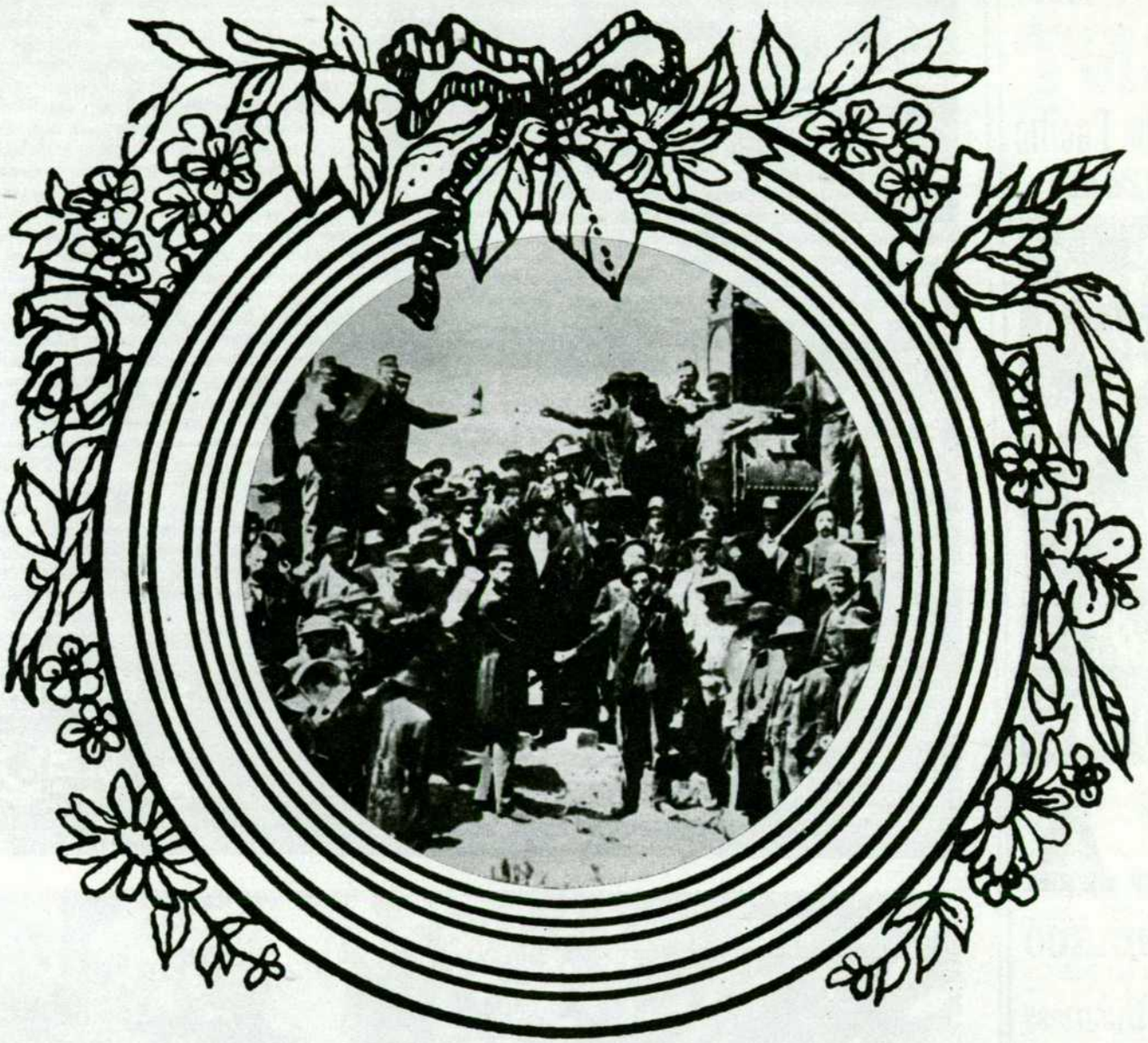
Tras el ferrocarril, en los campamentos que se establecían para seguir el avance de la línea, aparecían junto a los almacenes de material una serie de cantinas ambulantes, casas de comercio, hoteles y restaurante, cuyas paredes de madera podían montarse y desmontarse en unas horas. Estas ciudades fueron llamadas «Infierno sobre ruedas» por su mala reputación. La primera de ellas, fue Nort Platte, 300 millas al oeste de Omaha. Allí se establecía un depósito para cuarenta

CONTINUA EN LA PAGINA SIGUIENTE



Pinche chino del Central Pacífico. En los recipientes llevaba té frío en lugar de agua. Alguien dijo que el Central se había hecho con té y el Unión Pacífico con whisky.

# Hace cien años quedaron unidas las costas de



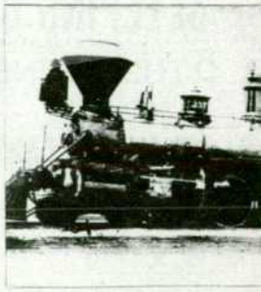
**La célebre instantánea de Promontory (Utah) al unirse los dos tendidos procedentes del Atlántico y el Pacífico.**

locomotoras, al que acompañaron una multitud de establecimientos dedicados a la diversión de los ferroviarios. Casas enteras de muchachas de vida fácil fueron importadas de Chicago y la nueva ciudad se bautizó con el sobrenombre de «El París de Nebraska».

En mayo de 1867, el Unión Pacífico estableció su base de operaciones en Julesburg (Colorado), a 100 kilómetros de North Platte, a la que pronto ganó en reputación violenta. Los ingeniosos encontraron también un buen apodo para ella «La ciudad más salvaje de América».

La etapa siguiente fue Cheyenne (Wyoming), conocida como «La ciudad maravillosa de la llanura», donde pronto surgió una próspera comunidad. El ferrocarril siguió su avance y nuevas ciudades intentaron emular la fama de las anteriores: Laramie, Benton, Rawlins, Green River City, Bryan y Wasatch. La última de ellas –Corinne– floreció con el nombre de «El Chicago de las Montañas Rocosas». Tenía diecinueve «saloons», dos casas de baile y ochenta casas de peor reputación.

**LA CARRERA FINAL.**–Cuando los tendidos se aproximaron se estableció un espíritu de competencia entre las dos compañías para ver quién tendía más kilómetros cada día. De este modo, intentaban conseguir el subsidio establecido por el Gobierno para quien instalase más tramos de vía. Se cruzaron una serie de apuestas y en diversas ocasiones os tajos de ambas compañías batieron todas las marcas anteriores de tendido de carriles en una jornada. Al fin, el 28 de abril de 1869, los «coolies» del Central Pacífico lograron tender dieci-



**Esta locomotora llamada construida para el Centra la primera del tipo 2-5-0 época, aunque n**

# l Atlántico y el Pacífico de los Estados Unidos

Tren de trabajo del Unión Pacífico. Los obreros vivían en los vagones y el tren avanzaba con el tajo.

«El Gobernador», fue Pacífico en 1883. Fue y la más potente de su dio resultado.

seis kilómetros y 600 metros, con lo que ganaron una puesta de 10.000 dólares a los del Unión Pacífico. Dicha marca no ha sido superada hasta hoy.

Los trabajos prosiguieron y ninguna de las dos compañías pensó en la unión de los trazados. Ambas siguieron adelante para obtener las concesiones de terrenos que les producía la construcción de cada kilómetro de línea. Se continuó el tendido de dos trazados paralelos y el Congreso hubo de estudiar varias fórmulas para detener aquella competición sin objeto. Después de haber sido construidos 350 kilómetros de doble vía se señaló el lugar de Promontory como el punto de encuentro. Los del Unión Pacífico habían construido unos 1.600 kilómetros desde Omaha; los de Central, unos 1.100 desde Sacramento. La línea media en total, 2.707 kilómetros.

Sin embargo, en puridad ferroviarioa, el transcontinental no fue concluido hasta 1872, cuando se inauguró el puente sobre el río Missouri entre Omaha (Nebraska) y Council Bluffs (Iowa). Hasta dicha fecha había una solución de continuidad, ya que los viajeros debían atravesar el río en barco.

En años sucesivos se completaron otros transcontinentales. En 1881, el de Chicago a Los Angeles; en 1883 el Southern Pacífico, que acabó absorbiendo al Central Pacífico, de Nueva Orleans a Los Angeles. El mismo años se concluyó también el Northern Pacífico, entre Chicago y Oregón.

**Fernando F. SANZ**

(Fotos Cortesía Unión Pacífico y Archivo.)