
Un Viaje a la República de Argentina

Nilo Fabra

textos.info
biblioteca digital abierta

Texto núm. 7971

Título: Un Viaje a la República de Argentina

Autor: Nilo Fabra

Etiquetas: Cuento

Editor: Edu Robsy

Fecha de creación: 20 de febrero de 2023

Fecha de modificación: 20 de febrero de 2023

Edita textos.info

Maison Carrée

c/ des Ramal, 48

07730 Alayor - Menorca

Islas Baleares

España

Más textos disponibles en <http://www.textos.info>

Un Viaje a la República de Argentina

En el siglo XXI

Residía en Madrid. El reloj eléctrico y a la vez calendario perpetuo de mi despacho señalaba y anunciaba las 5 de la tarde del 9 de mayo de 2003. Me acerqué al teléfono y pedí comunicación telefónica y neumática con la Compañía del expreso hispano-argentino.

—¿Qué quiere? —murmuró el reóforo a mi oído.

—Un billete de ida y vuelta a Buenos Aires. ¿Cuánto es?

—Mil quinientas pesetas.

—Quiero además una carta de crédito de veinte mil.

—Corriente.

—Por el tubo neumático remitiré un talón contra el Banco y mi equipaje.

—Está bien. ¿Se le ofrece algo más?

—Nada, gracias.

—A la orden de usted.

Al cuarto de hora el tubo neumático, que pone en comunicación mi casa con todos los abonados de Madrid, me traía una medalla de níquel señalada con el número 5, letra M

.

Esta medalla me daba derecho a un viaje redondo a Buenos Aires, y a un crédito de cuatro mil pesos oro en todas las estaciones de la línea.

A las siete menos diez minutos subí por el ascensor a la azotea de mi casa y esperé el paso del tranvía electro-aéreo. Ocho minutos después me hallaba en la estación central de los aluminio-carriles, y me instalaba en el tren expreso hispano-argentino.

Componíase este de seis soberbios vagones-palacios, precedidos de una potente máquina eléctrica. Estaba el primero destinado a cocinas y dependencias, a comedor el segundo, a salón y biblioteca los dos inmediatos, y a camarotes los restantes.

El ancho de la vía era de seis metros y el de los coches de nueve. Los carriles de aluminio asentábanse sobre largueros de madera revestida de una materia elástica que amortiguaba el ruido y la trepidación del tren en movimiento. Seguía casi siempre el trayecto la línea recta, sin grandes desmontes ni terraplenes y con cortos túneles, porque las perfeccionadas máquinas de tracción salvaban con facilidad las más agrias pendientes.

Lujo artístico y comodidad refinada reinaban en aquel suntuoso recinto. Ricas y exóticas maderas talladas, obra de célebres escultores, ostentaba en sus muebles el comedor; del techo pendían riquísimas lámparas de cristal de roca que reflejaban los rayos de centenares de luces eléctricas; el servicio de mesa era de Sèvres con elegantes pinturas, representando los principales paisajes de la línea; los asientos y respaldos de las sillas, de fino tafilete maqueado; los manjares y los vinos, delicados aquellos y exquisitos estos; las fuentes y las botellas, movidas por misterioso artificio, circulaban profusamente por la mesa, deslizándose sobre carriles de plata; las dulces notas de los cantores y de la orquesta de una ópera que en aquel momento se

representaba en el teatro de Apolo de Roma, reproducidas por un megáfono, recreaban el oído de los viajeros durante la hora de la comida; la aguja de un cuadrante colocado en la pared señalaba los kilómetros recorridos y las estaciones por donde pasaba el tren; un termómetro automático, combinado con caloríferos y frigoríferos, mantenía siempre la misma temperatura dentro de los coches; un reloj señalaba la hora del meridiano de Madrid en una esfera, y en otra, por ingenioso mecanismo, la que correspondía al punto donde nos hallábamos; en fin, cuanto pudo imaginar el espíritu utilitario, el gusto artístico y el genio de la invención para comodidad, deleite y regalo del viajero, estaba encerrado en el palacio ambulante que con rapidez vertiginosa recorría llanuras, cruzaba valles, vadeaba ríos y salvaba montañas, sin notarse apenas el acompasado ruido de las ruedas, ni la estridente vibración de los rieles, ni los vaivenes de las curvas, ni los saltos del paso de agujas, ni ninguna de aquellas innumerables molestias de los primitivos y rudimentarios ferrocarriles.

El salón que seguía al comedor superaba a este en magnificencia. Durante el día la luz cenital y durante la noche potentes focos eléctricos, velados por cristales opacos ligeramente sonrosados, prestaban a todos los objetos un aspecto mágico y sorprendente. En las paredes alternaban los tapices antiguos, venerables restos de las pasadas grandezas de la sangre, hoy al servicio de la aristocracia del capital, con los cuadros de los más célebres pintores contemporáneos, llenos de riqueza de detalles, sentidos de color y rebosando vida y movimiento. El piso, compuesto de la reunión de pequeños fragmentos de madera de diversas clases y múltiples y brillantes colores, constituía uno de los más notables mosaicos que vieron jamás los afamados talleres de Roma. Anchas y cómodas butacas articuladas, de dorado cuero cordobés unas, de seda suave o de terciopelo finísimo otras, convidaban al descanso del cuerpo y a la plácida y reparadora somnolencia del espíritu. Ocultos resortes que cedían al menor esfuerzo daban a estos

muebles la inclinación o la postura que de ellos solicitaba el viajero. Destacábase en el centro un gran velador de malaquita con incrustaciones de oro, representando las armas de los zares, despojo que arrojó al mercado la revolución de Rusia del siglo XX y mudo testigo del incendio y el saqueo del palacio de Invierno por la enfurecida plebe. inestable fortuna! Todo cambia de destino, todo obedece a la eterna ley de la evolución. ¡De las ricas joyas y preciados ornamentos de la corte imperial no queda más que lo útil al servicio tal vez del primer advenedizo!

Inmediata al salón, hallábase la biblioteca, iluminada como aquel por luz cenital. Llenaban los estantes centenares de volúmenes colocados por orden de materias, manuales casi todos, de esmerada y clara impresión y con numerosos grabados intercalados en el texto. En sitio preferente veíanse las Enciclopedias y el *Diccionario ilustrado de la Academia Española*, notable por las viñetas y cromos que daban clara idea de los vocablos que permitían su representación gráfica. En dos de los ángulos de la biblioteca veíanse dos globos, terráqueo el uno y celeste el otro, ambos de metro y medio de diámetro y transparentes; luces eléctricas interiores permitían durante la noche observar los menores detalles. Un mecanismo también eléctrico hacía girar al celeste, dando una revolución cada veinticuatro horas. Al mismo tiempo producía un movimiento de inclinación en correspondencia con la latitud geográfica del tren. La otra esfera tenía también movimiento de inclinación y traslación, presentando en su parte superior el punto de la tierra en que se encontraba el viajero. Atriles mecánicos destinados a los lectores, sin más trabajo para estos que oprimir un pedal, doblaban automáticamente las hojas de los libros. Lo más peregrino empero era el *Diccionario-fonógrafo*. Tenía este aparato un teclado con todas las letras del alfabeto, y bastaba oprimir la correspondiente a una palabra para que el fonógrafo recitase en el acto la definición del vocablo. Sobre una mesa estaba puesto otro fonógrafo en relación con los alambres exteriores, merced a los cuales el

tren comunicaba con la red universal telefónica. En dicho aparato, que hacía las veces de periódico, se imprimían silenciosamente noticias del mundo entero, y a voluntad del viajero funcionaba para reproducirlas. Me acerqué al *Noticiero parlante*, que así se llamaba aquella ingeniosa máquina, y vi que tenía una serie de botoncitos, junto a cada uno de los cuales se leía en letras de metal: *Europa, Asia, África, América, Oceanía, Bolsas, Mercados, Miscelánea*. Oprimí el primer botón, y el fonógrafo habló de esta manera:

«*Madrid, 8 noche.* — La Academia Española abre un certamen para premiar el mejor discurso parlamentario. Se preferirá el de estilo más lacónico. No se admiten solecismos.»

«*París, 8,35 noche.* — La Cámara de Diputados ha aprobado una proposición eximiendo a sus individuos del deber de asistir a las sesiones. Podrán hablar desde sus casas por medio del fonógrafo parlamentario. Habrá aparatos especiales para uso de los diputados que quieran interrumpir al orador.»

«*Londres, 8,15 noche.* — Se está desguazando el último blindado de vapor que conservaba como reliquia la Marina inglesa. Era un pequeño buque de 18.000 toneladas, que solo podía navegar a flote.»

«*Roma, 9 noche.* — La Sociedad Universal de Teléfonos y Fonógrafos abre un abono a audiciones perpetuas de ópera. La diferencia de meridiano de las diferentes ciudades del mundo donde se representan esta clase de espectáculos, permite a la Compañía ofrecer esta ventaja al público.»

«*Viena, 9,30 noche.* — La cuestión de los Balkanes...»

—Basta —dije para mí, y puse el dedo en el último botón.

«*Madrid, 8,5 noche (continuó el eco).* — El crimen de la calle de...»

—¡Todavía! —exclamé, oprimiendo el cuarto botón.

«Lima, 3,5 tarde (dijo la voz del fonógrafo). — Se han presentado los presupuestos en la Cámara de Representantes con un superávit de 98 millones de soles. El último plazo de la indemnización de guerra pagada por los Estados Unidos, se aplicará a la completa extinción de la deuda del Perú.»

«Santiago de Chile, 3,12 tarde. — Los viajeros del tren relámpago procedente de Montevideo han sido indemnizados con 150 pesos cada uno por haber llegado aquel con un retraso de 15 minutos. El Supremo Jurado sienta la jurisprudencia de que la indemnización sea a razón de 10 pesos por minuto perdido en la marcha.»

«Buenos Aires, 5,15 tarde. — Ha fallecido esta tarde el célebre almirante argentino López, que mandando la escuadra submarina de los aliados de la América latina, aniquiló en el golfo de México el poder marítimo de los Estados Unidos. Por disposición del finado, la familia no recibirá comunicaciones telefónicas de pésame.»

«Bogotá, 6,24 tarde. — El Gobierno ha resuelto sustituir los antiguos cañones de 250 toneladas que defendían el canal de Panamá, con máquinas eléctricas lanzarrayos.»

«México, 3 tarde. — El general mexicano Victoria telefona que hoy ha ocupado San Francisco de California en virtud del tratado de paz con los Estados Unidos. La noticia produce aquí entusiasmo indescriptible. Esta noche se iluminará la ciudad con quinientos poderosos focos eléctricos suspendidos por globos cautivos. Hoy se firmará el pacto de la confederación latino-americana...»

Iba a proseguir interrogando al misterioso confidente, cuando noté que el tren reducía su marcha. Fijé la vista en la esfera que señalaba nuestra situación geográfica, y vi que nos encontrábamos cerca de Gibraltar, hermosa ciudad que España recobró después de la guerra de la coalición

continental contra los ingleses. Detúvose el tren, y asomándome al mirador situado en el testero del último coche, se presentó a mis ojos uno de los espectáculos más sorprendentes que imaginarse pueden.

El enorme peñón, a cuyos pies se asienta la gran ciudad de Gibraltar, y los demás montes que ciñen la anchurosa bahía de Algeciras, parecían ríos de lava de un volcán en ignición. Focos eléctricos de diversos colores, artísticamente combinados, llenaban el espacio comprendido entre Punta de Europa y Punta Carnero. En cada una de estas destacábase una gigantesca columna luminosa con la inscripción *Plus ultra*. Sobre la ladera del Peñón se leía con enormes caracteres de fuego: ¡Viva la raza latina! ¡Viva la Confederación latinoamericana! y debajo veíanse como entrelazadas la bandera española y las de todos los Estados de América de origen ibérico.

Así la madre patria celebraba la fausta nueva que la electricidad había transmitido a todos los ámbitos de la tierra. La raza ibérica, representada en el Nuevo Mundo por 300 millones de almas, sellaba con el pacto fraternal de la «Unidad en la variedad» su inquebrantable propósito de vivir confundida en un solo sentimiento y en una sola aspiración y robustecer sus fuerzas ante el coloso del Norte, que intentó, aunque en vano, extender sus dilatados dominios por el resto de América o someterlo a vergonzosa tutela. La venerable España, que veía renacer en sus hijos emancipados de allende los mares las glorias de su raza imperecedera, declaraba aquel día fiesta nacional, y la fecha del 9 de mayo de 2003 se inscribía en letras de oro en el salón de sesiones de las Cortes.

El tren se puso en movimiento, y la oscuridad exterior y un ruido sordo y prolongado me advirtieron que en aquel momento penetrábamos por el túnel submarino de 15 kilómetros que pone en comunicación la red de aluminio-carriles de Europa con la de África. Minutos después avistábamos a nuestra derecha a Tánger, iluminado también

como Gibraltar y Algeciras, y sin detenernos proseguimos nuestra rápida marcha a través del antiguo imperio de Marruecos, hoy floreciente provincia española.

A las once de la mañana del siguiente día, después de salvar la cordillera del Atlas por el túnel de Afifen, hacíamos alto en Cabo Juby. Los viajeros de Canarias se embarcaron allí en el buque eléctrico que debía trasladarlos a aquel Archipiélago. A la sazón no estaba terminado el puente de aluminio entre las islas Canarias y el continente africano. Los estudios hechos por los ingenieros para unirlos por medio de túneles submarinos fueron abandonados a causa de las grandes perturbaciones volcánicas que ofrece el fondo del mar en aquella parte.

Nos encontrábamos en pleno desierto. La temperatura era sofocante en lo exterior, pero deliciosa dentro del tren, hasta el punto de que el termómetro seguía invariable. A través de los tubos que sirvieron de caloríferos a la salida de Madrid, circulaba entonces aire frío producido por una máquina heladora.

En la madrugada del día 11 nos encontrábamos en Dakar (Senegal), habiendo recorrido desde Madrid 3.622 kilómetros de aluminio-carril. Detúvose el tren cinco minutos, y púsose luego lentamente en marcha por un muelle metálico, al extremo del cual estaba atracado por la popa un buque eléctrico submarino de 60.000 toneladas. Sobresalía este 15 metros sobre el nivel del mar, y en su parte posterior, a manera de la entrada de un túnel, tenía una inmensa abertura por la cual penetró todo el tren. Apenas quedó dentro, púsose en movimiento una poderosa máquina hidráulica que cerró herméticamente la comunicación exterior. Al cabo de algunos minutos un estremecimiento general nos anunció que el barco soltaba las amarras y se ponía en marcha.

Dos días mortales empleamos en la travesía entre Dakar y el cabo de San Roque, o sea la parte de la costa del Brasil

que más se aproxima al Continente africano; y digo mortales, porque a pesar de los progresos de la industria naval, el hombre no ha podido domoñar la fuerza impetuosa de las olas, ni los adelantos de la medicina han encontrado remedio a las angustias del mareo. Así se explica que ínterin se tienden puentes metálicos de 1.500 metros de luz sobre el Océano, se procure limitar todo lo posible las travesías marítimas. Navegaba nuestro buque unas veces sobre la superficie de las olas y otras a cierta profundidad, según el estado del mar; pero los balances y las cabezadas eran verdaderamente insoportables.

Por fin, a los cuatro días y medio de nuestra salida de Madrid atracamos en el espacioso puerto que la *Compañía universal de trenes expresos* ha construido en el cabo de San Roque. Fondear el submarino, abrirse la compuerta que cerraba la abertura de la proa, a semejanza de la del lado opuesto, salir el tren y lanzarse este a toda electricidad por la vía americana, fue obra de un momento.

Inútil es advertir que no tuvimos registro de equipajes, ni reconocimiento de pasaportes, ni ninguna de aquellas infinitas trabas, eterna pesadilla de nuestros bisabuelos, víctimas de la transición industrial y política del siglo XIX, cuando la defensa de la propia producción y el interés del orden público obligaban a las naciones a poner cortapisas al comercio y a la libertad humana.

En la mañana del día 14 de mayo de 2003 hacíamos alto en la hermosa ciudad de Río Janeiro, cuya población excede actualmente de 2 millones de almas.

De Río Janeiro salen dos líneas con dirección al Río de la Plata: la de la costa, que se dirige a Montevideo, uno de los puertos más florecientes de la América latina, que cuenta ya con 3 millones de habitantes, y la del interior, que va a buscar la confluencia del Uruguay y el Panamá. Nuestro tren siguió la última, y antes de rayar el día 15 atravesábamos los indicados ríos, un poco más arriba de su confluencia, por dos

soberbios túneles subfluviales.

Al despuntar el alba hicimos nuestra entrada en la gran capital de la República Argentina, término de nuestro viaje.

Describir la floreciente ciudad de Buenos Aires, emporio del comercio y de las artes, con sus magníficos monumentos, sus ricos museos de pinturas, sus bibliotecas, que cuentan por centenares los *libros-fonógrafos*; sus calles, terrestres y aéreas, tiradas a cordel; su magnífico puerto poblado de buques submarinos, con muelles que comienzan cerca de la antigua estación de Rivadavia y terminan más abajo de Riachuelo; su magnificencia y grandiosidad, pues su actual superficie excede a la del antiguo distrito federal, no es empresa para mi pluma, ni la permiten las dimensiones de este artículo. Baste decir que San José de Flores es hoy el centro de la ciudad y que de allí radian los aluminio-carriles subterráneos y los tranvías electro-aéreos que llevan con rapidez vertiginosa la exuberante vida social y mercantil a todas partes. El aumento incesante de la inmigración europea y el natural desarrollo de la población, han elevado la de Buenos Aires a 4.122.307 almas, según la estadística del mes de abril de 2003.

* * *

Antes de poner término a este artículo, fuerza es que diga siquiera breves palabras acerca de los notables cambios que en el orden político se han operado en el Nuevo Mundo.

Los Estados Unidos del Norte adquirieron durante la pasada centuria enorme crecimiento, hasta el punto de que su inmenso territorio apenas bastaba para contener la población, y amenazaban con un desbordamiento a costa de los países de origen latino.

México, las repúblicas del Centro y Colombia, como más directamente interesadas, la primera porque veía en peligro sus fronteras septentrionales, y las restantes porque so

pretexto de los canales interoceánicos, el Gobierno de Washington pretendía someterlas a una tutela, que rechazaba la dignidad nacional, dieron la voz de alerta y reclamaron el auxilio de los demás Estados americanos.

Las notas diplomáticas que los representantes de aquellas repúblicas dirigieron a sus hermanas, fueron acogidas al principio con marcada tibieza, porque nadie creía el riesgo cercano; pero la noticia de que los anglo-americanos habían violado el territorio de México, y de que pretendían enviar un ejército de ocupación a Nicaragua, Costa Rica y Panamá, produjo un grito unánime de indignación desde Río Grande del Norte hasta el Cabo de Hornos. Todos los gobiernos, impulsados por el generoso y espontáneo movimiento de la opinión pública, pactaron una alianza ofensiva y defensiva, y aprestaron sus formidables huestes y sus escuadras submarinas para salvar la independencia de la América latina y la exclusiva preponderancia en ella de la raza ibérica.

España, que no podía permanecer indiferente a una lucha gigantesca en la cual se ponía en tela de juicio el principio de raza, de lengua y de costumbres que eran las suyas propias, prestó desinteresado y noble concurso a sus hijas americanas, y de Cádiz salió la escuadra submarina que, en unión de las demás aliadas, contribuyó al desastre de la poderosa armada de los Estados Unidos.

Entretanto, las márgenes de Río Grande del Norte eran teatro de las más encarnizadas batallas que vieron los siglos. Todos los medios de destrucción que el moderno arte de la guerra arrancó a la ciencia y a la industria, se juntaron allí: cañones de 300 toneladas; proyectiles explosivos con substancias hasta entonces desconocidas; máquinas eléctricas arrastrando las piezas; verdaderas fortificaciones ambulantes que marchaban sobre rieles, a medida que lo exigía el ataque o la defensa; reductos cubiertos que se ocultaban y a voluntad salían a flor de tierra para disparar su artillería; trincheras que parecían montañas, y montañas que allanaba el asiduo trabajo de zapa y el incesante reventar de

las minas. La guerra cuerpo a cuerpo no puede existir en manera alguna; la infantería y la caballería han desaparecido, pero no el recuerdo de sus bizarras empresas, en que en tan alto grado campeaba el valor individual. La lucha ya no es de hombres contra hombres, sino de máquinas contra máquinas. Imposibles las batallas a campo raso y sobre la superficie de los mares; la guerra, según una frase del general ruso Arbaff, se convierte en subterránea y submarina.

Vencidos los Estados Unidos en esta memorable campaña, viéronse obligados a firmar un tratado de paz, comprometiéndose al pago de una indemnización de diez mil millones de pesos, que se repartieron los aliados; a limitar sus fuerzas navales y terrestres, y a devolver a México los territorios que inicualemente le usurparon en el siglo XIX.

Entonces los Estados de la América latina, para afianzar su independencia y oponer inquebrantable valladar a la invasión de la raza anglo-sajona, pactaron la confederación sin el predominio de ninguno, y conservando todos sus leyes o instituciones particulares.

Bajo estos auspicios se abre una nueva era de paz y prosperidad; y como si los progresos en el orden material, obtenidos durante los siglos XIX y XX, no fueran bastantes a satisfacer las aspiraciones de la humanidad, en los albores del XXI se descubre al fin, con éxito completo y admirable, la dirección de los aeróstatos, con lo cual resultan inútiles los aluminio-carriles para el transporte de viajeros.

Nilo Fabra



Nilo María Fabra y Deas (en catalán, Nil Maria Fabra i Deàs) (Blanes, Gerona, 20 de febrero de 1843-Madrid, 24 de abril de 1903) fue un periodista, escritor y político español.

Procedía de una noble familia catalana que fue relevante en la vida social, cultural y política durante el siglo XIX; su primo-hermano Camilo Fabra y Fontanills, marqués de Alella, fue alcalde de Barcelona, diputado y senador, y mecenas con

la creación del Observatorio Fabra en Barcelona.⁴ Corresponsal del Diario de Barcelona en Madrid y en las guerras austroprusiana y francoprusiana. Padre del poeta Nilo Fabra, autor de Interior (1905).

Era aficionado a la ciencia y a la tecnología y escribió tres libros de relatos de ciencia ficción y de ucronía política (historia alternativa) entre 1885 y 1897, como la obra Cuatrocientos Años de Buen Gobierno, editado en Barcelona en 1895.

En 1865 fundó una organización de corresponsales dedicada a suministrar de noticias a los periódicos de provincias, que se convertiría, tiempo más tarde, en la agencia de noticias Fabra, primera agencia de noticias en España. Dicha agencia, fue desde 1870 la corresponsal de las agencias Havas y Reuters. La agencia EFE -la primera agencia de noticias en español del mundo- fue el resultado de la fusión en 1939 de las tres agencias de noticias, por orden de importancia, Fabra, Febus y Faro. Introdujo las palomas mensajeras belgas con el objeto de suplir al telégrafo eléctrico en caso de interrupción de las telecomunicaciones. Fue histórico el despacho que realizó una de sus palomas cuando el Rey Alfonso XII volvió a España en 1875, que decía así: Por paloma mensajera de la Agencia Fabra. En la mar; vapor Jaime II, 9 de enero, 6 y 50 mañana.- (Recibido 7 y 40).- Hemos avistado a las Navas que conduce al Rey, delante de Tordera.

Fue político destacado como diputado a Cortes por Barcelona y senador por Alicante. Miembro del Partido Liberal, fue candidato en las Elecciones al Senado de España del 15 de febrero de 1891 por Alicante y salió elegido el tercero.

En reconocimiento a su trayectoria profesional recibió la Gran Cruz de la Orden de Isabel La Católica y fue Caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III. Además hay una calle en Barcelona con su nombre y fue imagen de la Lotería Nacional de 19 de julio de 1980.