

La ferrovia ed il treno

veniamo finalmente a quello che giustamente viene considerato il conquistatore dei grandi spazi americani, il mezzo che ha unito la sponda atlantica a quella del pacifico in un'unica nazione: il treno.

Effettivamente la ferrovia è la vera protagonista della rivoluzione dei trasporti nel diciannovesimo secolo. Le prime due linee ferroviarie già esistenti negli Stati Uniti nel 1830 e lunghe poco più di qualche chilometro, si trovavano naturalmente negli stati dell'est.

Nel 1850 la nazione contava già quasi 10.000 miglia di strada ferrata e appena dieci anni dopo ce ne sarebbero stati quasi quarantamila.

Man mano che la ferrovia avanzava verso ovest sorgevano nuove città e gli abitanti del middle west passarono dai due milioni ai quattro milioni di abitanti.

Da quelle terre alla costa del pacifico, comunque, c'era ancora un immenso territorio in cui la posta e le persone arrivavano solo col pony express oppure con le diligenze.

I tempi di percorrenza erano ancora lunghi, per cui, sia dalla California che da Washington si cominciò ad accarezzare un progetto che per quei tempi poteva sembrare una utopia: la Transcontinentale, la costruzione cioè di una lunga strada ferrata che avrebbe unito la capitale a San Francisco.

L'idea, all'inizio, venne fortemente avversata negli ambienti di Washington e la stampa rincarò la dose definendo il progetto una cosa pazzesca.

Alcuni ingegneri, però, tra cui Theodore Judah, Grenville Dodge e Peter Dey che credevano fortemente nell'impresa, cominciarono a presentare i primi progetti.

Judah passò molto del suo tempo ad elaborare carte, compiere rilievi geologici e a percorrere la Sierra Nevada per individuare i punti dove poter far passare la ferrovia.

Contattò con insistenza banchieri e industriali californiani. Dalla lungimiranza di quattro di questi uomini – Collin Huntington, Mark Hopkins, Charles Crocker e Leland Stanford -, nascerà nel 1861 la "Central Pacific Railroad Company".

Tornato all'est, Theodore Judah ottenne direttamente da Lincoln nel 1862 la promulgazione del "Railroad Act", in altre parole l'atto di nascita ufficiale della Transcontinentale.

La realizzazione dell'impresa venne affidata a due compagnie: la "Central Pacific" appena costituita e la "Union Pacific" già operante nei territori dell'est.

La prima compagnia, partendo da San Francisco, avrebbe dovuto dirigersi ad ovest attraverso le montagne rocciose.

La seconda, avrebbe dovuto andarle incontro partendo da Omaha nel Nebraska. L'appuntamento era stato fissato presso Salt Lake City nello Utah.

Le due compagnie dovevano impegnarsi nella costruzione della Transcontinentale nell'arco di quattordici anni, pena la confisca dei materiali e delle concessioni delle terre.

Bisognava attraversare sei stati: il Nebraska, il Wyoming, il Colorado, lo Utah, il Nevada e la California. Bisognava affrontare montagne di tremila metri, deserti, fiumi, canyon e, non ultimo, le incursioni degli indiani.

Più di quindicimila uomini, per la maggior parte cinesi, vennero impiegati per la realizzazione dell'opera. Provetti cacciatori vennero ingaggiati per procurare carne agli operai.

Il solo Buffalo Bill in quegli anni si vantò di aver ucciso da solo circa 4.000 bisonti.

Fu la "Central Pacific" ad iniziare i lavori a Sacramento (California) l'8 gennaio 1863 con la benedizione di Charles Crocker e del presidente della compagnia Leland Stanford.

Le operazioni andarono avanti tra mille difficoltà. Ci furono molti operai che abbandonarono il loro posto di lavoro attratti dall'oro segnalato a Virginia City, senza contare che le riserve finanziarie si esaurirono rapidamente.

Migliaia di cinesi, i coolies, sostituirono gli operai mancanti. Molti di essi morirono sottoposti a turni massacranti, esposti alle tormentate di neve e alle valanghe che a più riprese spazzarono via interi accampamenti.

Con le loro mani, i cinesi, scavarono sulla Sierra Nevada gallerie come il "Summit Tunnel" che a prima vista sembrava inattaccabile.

Per quanto riguarda la "Union Pacific", bisognò attendere la fine del 1863 affinché gli operai cominciassero i primi lavori sotto la direzione di Grenville Dodge, un ingegnere ex generale dell'esercito dell'unione.

Dodge, con la benedizione del presidente della società Thomas Durant e la collaborazione di Jack e Dan Casement, individuò i terreni, i fiumi e le alture da attraversare. Miglio dopo miglio vennero posate le rotaie, una operazione effettuata a gran velocità, spesso però rallentata dall'intervento di bande isolate di cheyenne, Arapahos, Pawnee e Sioux.

Altre cause responsabili delle frequenti interruzioni delle operazioni, oltre agli indiani, erano le continue risse che scoppiavano nei saloon che sorgevano come funghi lungo le rotaie.

Migliaia di avventurieri e prostitute alleggerivano le tasche degli operai e spesso nelle liti ci scappava il morto.

Faticosamente la ferrovia, dopo aver attraversato il Nebraska e il Wyoming, arrivò alla piana di Salt Lake City nello Utah. Tra la "Central Pacific" e la "Union Pacific" si concordò che Promontory Point, una località vicino Ogden, dovesse essere il punto d'incontro.

Il 10 maggio 1869, in una fredda mattina, due locomotive, la "Roger 119" della "Central Pacific" e la "Jupiter 60" della "Union Pacific", si incontrarono in quel punto e un chiodo d'oro conficcato in una traversina sancì l'unione della nazione.

Dopo quella data il treno cominciò a comparire dovunque sul continente americano. Uno dopo l'altro, gli stati del Colorado, del Texas, del New Mexico, dell'Arizona e dell'Oregon costruirono le loro ferrovie. La conquista del west, anzi di una nazione, era infine una realtà.