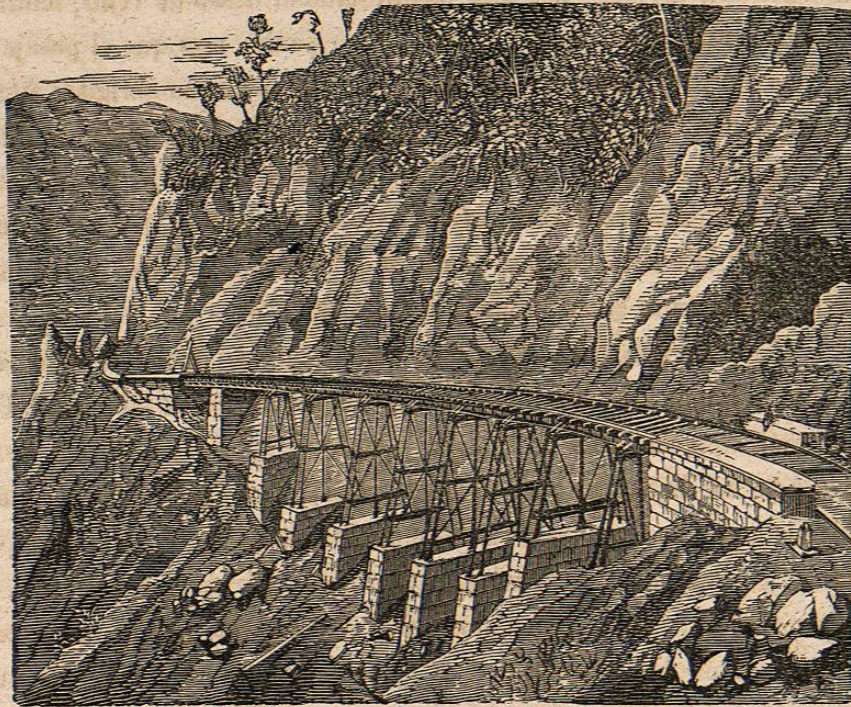


así como á los Sres. Braniff y Rascon, empleados de la compañía. En Maltrata, deseando el Sr. Gallo que examinase yo el trayecto de la vía y algunos de sus puentes, mejor de lo que podia hacerse desde el interior de los coches, me invitó para que continuase hasta Orizaba colocado sobre la máquina misma. Aceptamos con gusto el Sr. Barroso y yo; pero no nos instalamos en el departamento del mecánico, sino en la parte delantera de la locomotora, y sobre lo que se designa comunmente con los nombres de escoba ó de aventador. En ese lugar nada en efecto obstruía nuestra vista, pero apenas partió el tren comenzamos á apreciar todo lo



VIADUCTO DEL INFIERNILLO.

peligroso de nuestro asiento. Sin respaldo para afirmar el cuerpo, sin mas apoyo para los piés que las resbaladizas y angostas barras que forman el aventador, y que apenas ofrecian un estrecho sosten para el tacon de nuestras botas, sin objeto alguno de que asirse con las manos, no íbamos sostenidos mas que por nuestro propio peso. Y los esfuerzos para conservar la verticalidad del cuerpo, única defensa que teniamos, debian combinarse á cada instante con los bruscos movimientos que nos imprimia la trepidacion de la locomotora y con los efectos de la fuerza centrífuga. En los pasos de las curvas, en el magnífico viaducto del «Infiernillo,» cu-

yas dos curvaturas inversas le dan una inflexion en su centro, la fuerza centrífuga inclinándome hácia uno y otro lado, me producía la ilusion de verme suspendido sobre los abismos que corren á la derecha de la vía en casi todo el trayecto; quiere decir, del mismo lado que ocupaba yo en el aventador.

Grandes fueron nuestras emociones durante el rápido descenso, y el Sr. Barroso me confesó despues que habia pasado una hora de verdadera angustia. Yo la pasé lo mismo, pero en medio de ella no me cansé de admirar el mérito incuestionable de la vía. Constantemente sobre las vertientes de las montañas, sigue las numerosas ondulaciones de los contrafuertes de estas, semejante á una inmensa serpiente desarrollando sus anillos para amoldarlos á los pliegues del terreno, y para escalar lenta pero continuamente las gradas de la serranía. Se diría que temerosa del abismo se adhiere por instinto á todas las escabrosidades de las rocas, cual si buscase en ellas mil y mil puntos de apoyo para no caer. De trecho en trecho un profundo barranco le corta el paso, y entonces salta, por decirlo así, de un borde al otro, pues los ligeros puentes de hierro cuyas esbeltas columnas casi se pierden ante la robustez de aquella naturaleza, no parecen capaces de suministrar ni una línea de apoyo al pesado tren.

Quando desde lo alto de la montaña se distingue el fondo de la cañada en que están Orizaba y el Ingenio, ó cuando desde esta se dirige la vista hácia las alturas por donde pasa la vía, y la cual se ve marcada por una línea apenas perceptible, interrumpida allá y mas allá por vaporosos puentecillos, parece imposible que tan enorme desnivel en tan corta distancia, pueda ser vencido por la locomotora y su larga cauda. Con razon hay personas que experimentan positivo espanto al transitar por nuestro magnífico ferrocarril. Por mi parte á nadie aconsejo que lo haga sentado sobre el aventador, á no ser á quien busque con avidez violentas emociones; pues aunque la vía está perfectamente construida, y la prueba es que hasta hoy no ha habido accidente alguno en esos peligrosos tramos, es muy fácil que un movimiento irreflexivo ó simplemente un vértigo momentáneo, sean bastantes para perder el equilibrio en aquel fugitivo asiento.

Antes de medio dia habiamos llegado á Orizaba en donde supimos que no se tenia aún noticia del vapor frances. En el dia siguiente se nos

reunieron los Sres. Jimenez y Fernandez con los bagajes é instrumentos que faltaban, y ya completa la Comision, quedé en espera del vapor para continuar inmediatamente nuestro camino, pues en cinco horas nos pondriamos en Veracruz tan pronto como se me diese aviso de estar aquel á la vista.

III

Proseccion del viaje. Llegada á la Habana.
La guerra de insurreccion en Cuba.

LOS Sres. Jimenez y Fernandez me llevaban cartas del Sr. Presidente y algunas otras de introduccion, entre las cuales habia varias del Hon. Mr. Foster, ministro de los Estados Unidos, para los representantes de la misma nacion en diversos países del Asia. Tambien recibí con ellas una nota del Gobierno mexicano para el príncipe regente de la China, en la cual se le participaba el objeto de mi mision, y la que debia servirme para el caso de que fijase yo mi estacion en algun punto del Imperio Celeste.

No tuve ocasion de hacer uso de esta credencial, pero me fué sumamente útil una de las cartas de Mr. Foster. Tengo, por tanto, el mayor agrado en manifestarle aquí mi gratitud por ese espontáneo servicio, que me proporcionó la oportunidad de ponerme en relacion con varias apreciables personas, y muy especialmente con el Hon. Mr. John Bingham, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de los Estados Unidos en el Japon. Mas adelante haré particular mención de las atenciones y positivo empeño por ayudarme, con que Mr. Bingham correspondió á la recomendacion del Hon. Mr. Foster.

Nuestra corta permanencia en Orizaba nada ofrece digno de narrarse. Empleábamos el tiempo el Sr. Jimenez y yo en arreglar nuestro futuro plan de operaciones, ya discutiendo acerca de los diversos procedimientos que podriamos poner en práctica para determinar las posiciones geográficas de nuestras estaciones, con el fin de escoger los mejores y los mas

á propósito para nuestras circunstancias, ya dando á este señor mis instrucciones para el caso posible en que tuviéramos que separarnos.

Entre estas le previne, que pues la fiebre ó vómito estaba todavía muy fuerte en Veracruz y en las Antillas, y seria posible que cayese yo enfermo al pasar por esos lugares, tomase en tal caso inmediatamente el mando de la expedicion, y continuase el viaje sin detenerse por mí, dejándome recomendado al cónsul mexicano ó al de alguna nacion amiga. Le dije igualmente que para el caso de caer tambien enfermo, hiciese igual prevencion al Sr. Fernandez, pues lo que importaba era que las observaciones se verificasen. Por eso, y con el objeto de que todo el personal de la Comision estuviese al tanto de mi plan de trabajos, comunmente hablaba yo de él con todos. De esa manera, y contando con el celo bien conocido de mis compañeros, estaba yo seguro de que al menos alguno de ellos trataria de realizarlo si el Sr. Jimenez y yo sufríamos algun accidente que nos impidiese dirigir personalmente las operaciones.

Por fin, el 22 recibí un telégrama de Veracruz en el que se me daba aviso de haber fondeado el vapor correo frances, y en consecuencia dispuse inmediatamente la continuacion del viaje. A las doce del mismo dia tomamos el ferrocarril, y llegamos al puerto á las cinco de la tarde, despues de haber continuado admirando el resto de las obras de esta vía, á las que da aun mayor realce la exuberancia y la lozanía de una naturaleza legítimamente tropical. Llamen la atencion entre ellas, además de varios túneles, los puentes de la Soledad, de Paso del Macho, del Chiquihuite y el que atraviesa el profundo barranco de Metlac. Este último tiene una altura de 31^m 5 sobre el lecho del torrente, una longitud de unos 140^m y un radio de 99^m, pues está construido en línea curva.

Supe en Veracruz que el vapor no se haria á la mar sino hasta el dia 24, y que no era el mismo que se esperaba sino un buque pequeño de unas 800 toneladas, que se habia encargado en las Antillas de traer la correspondencia y parte de la carga, conducida hasta allí por el vapor frances con un poco de atraso, á causa de algunas averías que sufrió casi al dejar las costas de Europa. Como no estaba yo en circunstancias de mostrarme descontentadizo, sino que por el contrario tenia la resolucion de que nos embarcásemos en el primer barco que hubiera, se dispuso todo lo necesario para nuestra partida hácia la Habana, á fin de tomar allí el vapor que primero saliese para los Estados Unidos.