

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

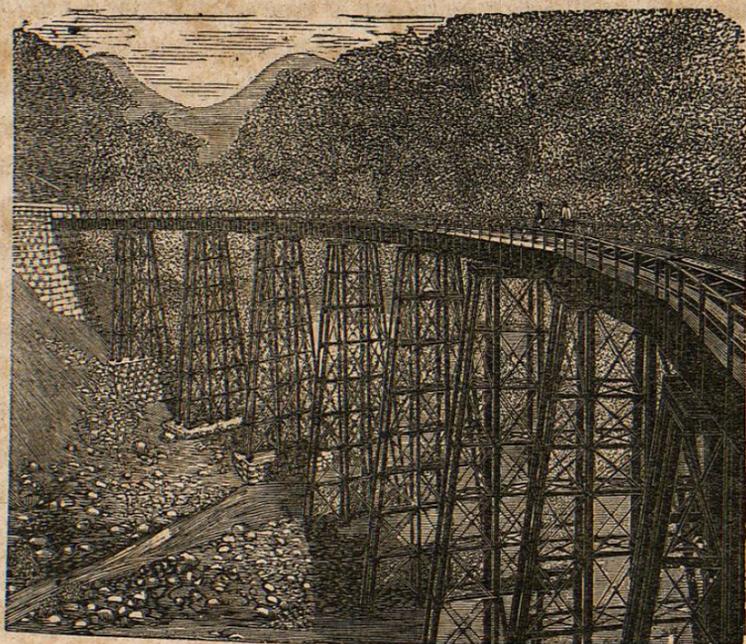
á propósito para nuestras circunstancias, ya dando á este señor mis instrucciones para el caso posible en que tuviéramos que separarnos.

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.

Varios amigos de Veracruz me favorecieron con gran número de cartas de recomendacion para la Habana. El Sr. D. Antonio Gamboa, administrador de la aduana marítima, me dió una para el Sr. Hoffmann, cónsul mexicano en aquella ciudad. El Sr. Diaz Miron no se conformó con darme recomendaciones, sino que tuvo especial empeño en que acep-



PUENTE DE METLAC.

tase yo algunas cartas de crédito contra varias casas de comercio. No hice uso de ellas, porque no fué necesario, pero me complazco en consignar este rasgo de mi compatriota y amigo, que demuestra una fina accion de amistad, y el interes con que en general se veia la expedicion.

Todo el dia 23 se empleó en hacer los arreglos necesarios para el embarque de nuestras cargas y bagajes, en lo cual nos prestó positivos y eficaces servicios el Sr. Gamboa, vigilando casi personalmente la operacion, á fin de que no sufrieran en manera alguna los instrumentos. En la tarde recibimos los últimos telégramas de despedida de nuestras familias y amigos que se habian quedado en México. ¡Qué tristes son esas postreras expresiones del amor y de la amistad en los momentos de emprender un dilatado viaje! No sé si los que ven partir al esposo, al padre, al hermano, resentirán mayor tristeza que el que va á partir: un conocido proverbio español emite esa creencia, pero si es cierta, debe ser

muy profundo el desconsuelo de los que se quedan. Por lo que á mí toca, creo que el irse como yo á un país remoto, enteramente desconocido, llevando el peso de una gran responsabilidad, debe hacer excepcion á la regla general. Así lo sentia por lo menos, y solo el convencimiento de la importancia que para mi patria tenia la expedicion, sostuvo íntegro mi propósito de no retroceder.

Muchas veces me he embarcado y desde muy niño conocí el mar. He pasado fuertes temporales en medio del Oceano, y aun en una ocasion estuve á punto de morir en él. Sin embargo, fuera de algunos instantes muy pasajeros, jamás he experimentado el terror que he visto en otras personas en momentos de algun peligro. No es esto ni una prueba de ese valor ciego é irreflexivo indigno ciertamente de un sér racional, ni tampoco el resultado de una estúpida ignorancia; sino que mi tranquilidad en tales momentos, proviene, por una parte, de la profunda fé que tengo en la ciencia, la cual me inclina á considerar como muy remoto el riesgo de un naufragio, y por otra, de la conviccion de mi completa impotencia para luchar contra los vientos desencadenados y las olas embravecidas. Todo esto me produce una especie de serenidad ó de resignacion que me hace ver el peligro con relativa tranquilidad.

Establecido esto, se comprende que jamás experimento, al embarcarme, la menor emocion originada por el temor de un accidente posible; sin embargo, la experimenté, y muy fuerte, en los instantes de dejar las playas de mi país el 24 de Setiembre á medio dia. Creo que ninguna de las personas que nos acompañaban la notó; y aun recuerdo que al desprenderse del muelle el bote que nos conducia, tomé la bandera que flotaba en su popa, y dí un «viva» á la Nacion. No sé lo que sentia en aquellos momentos: estaba ya habituado al pensamiento de un viaje largo, tal vez peligroso, y de seguro incierto en cuanto á sus resultados; pero hay instantes en que se condensa, se materializa, por decirlo así, una resolucion tomada de antemano, y entonces se condensan á la vez todas las ideas que la han precedido y acompañado. No parece sino que mientras estaba pisando el suelo de mi país, mi decision no era una realidad; pero tan pronto como sentí deslizarse sobre las olas la frágil embarcacion, mi partida era cierta, el abandono de los míos evidente, el temor de no alcanzar buen éxito mas grande, y mi responsabilidad mas abrumadora.

Varios amigos nos acompañaron á bordo del «Caravelle.» Momentos

antes de partir el vapor, nos dieron los últimos abrazos; pero aun despues de tirado el cañonazo con que el buque saluda al puerto, permaneció conmigo el Sr. coronel Lalanne, manifestándome la intencion de acompañarme algunos momentos mas, para volverse en el bote del práctico, tan pronto como este hubiera sacado al «Caravelle» del canal formado por los bajos que hacen tan peligrosos la entrada y la salida de los buques en Veracruz. Fué pues el coronel el último compatriota á quien estreché la mano, y á quien hice el encargo de transmitir mi postrera despedida al Señor Presidente y á mi familia.

Dos horas despues todos los pasajeros agrupados en la popa, veíamos perderse entre las brumas del horizonte las elevadas montañas que sostienen la extensa altiplanicie de Anáhuac. El pico de Orizaba, llamado poéticamente por los navegantes «la paloma de América,» estaba cubierto de nubes, y por tanto no pudimos seguirlo con la vista hasta verlo desaparecer tras de la curvatura del mar, interpuesta entre él y nosotros. El mar estaba en completa calma, de modo que con excepcion de algunas señoras de una organizacion demasiado delicada, nadie resentia los efectos del mareo, aunque el calor era intensísimo. Con ese bullicio que siempre se nota á bordo el primer dia de navegacion, cada cual procuraba instalarse con la mayor comodidad posible, ya en su camarote, ya sobre cubierta. Se formaban grupos, se comenzaba á entrar en esa expansiva franqueza á que espontáneamente se sienten inclinadas las personas que van á permanecer por algunos dias reunidas en un estrecho espacio, y por decirlo así, en familia. Ese espíritu comunicativo es muy natural entre los individuos de las razas meridionales; pero en el mar lo he observado hasta entre los ingleses, pueblo el mas ceremonioso y seco del mundo. Personas de esa nacionalidad, que probablemente en tierra no dirigirian la palabra á un desconocido sin el previo requisito de la presentacion, se hacen mucho mas comunicativas en el Oceano.

Los habitantes temporales del «Caravelle» eran mexicanos, franceses y españoles. No hay pues necesidad de decir que á las pocas horas de navegacion ya no éramos extraños unos para otros, y que cada cual sabia los nombres de los demas y los lugares adonde se dirigian.

En cuanto al barco, era molestísimo: su pequeñez hacia intolerable sobre cubierta el calor emitido por la chimenea; y la cocina, colocada en el entrepuente y hacía la proa, ni nos dejaba ignorar los preparativos de

las comidas, ni cesaba de trasmitirnos esa multitud de olores, tan repugnantes siempre y acaso mas en el mar. A pesar de esto casi la totalidad de los pasajeros, aun los mareados, permanecian arriba, porque la cámara, muy estrecha, tenia una temperatura insoportable.

Todo en este mundo es esencialmente relativo. La brisa del mar, que tanto apetecen los habitantes de nuestros puertos, á mí, morador de las tierras altas, siempre me ha parecido caliente. En Veracruz, en New Orleans, en la Habana, y mas tarde en el Sur del Asia, sobre todo entre Singapour y Ceilan, la tal *fresca brisa* me ha producido el mismo efecto que la que saliera de la boca de un horno. Bien es verdad que en estos últimos mares nuestros termómetros llegaron á señalar, colocados en la sombra, ¡40 grados centígrados!

En el Golfo, sin embargo, la temperatura nunca excedió de unos 31°; pero como en el interior del buque era quizá algo mayor, casi todos los pasajeros del sexo masculino se decidieron á dormir sobre cubierta. Curioso era ver como cada uno iba apareciendo á cierta hora con su almohada y algunas mantas para disponer su lecho, acomodándose en la popa de la mejor manera que le era posible. Yo seguí el ejemplo general la primera noche, pero no volví á imitarlo en lo sucesivo; porque mucho antes de amanecer, esto es, á la hora en que una disminucion del calor comenzaba á dejarme dormir, me despertaron los marineros con la mayor cortesía para notificarme que era tiempo de dar principio al aseo del barco. Y tuve que levantarme lo mismo que todos los demas, so pena de recibir un copioso baño de agua de mar, arrojada á torrentes por los elásticos tubos de las bombas que se emplean en el baldeo.

Desde el segundo dia de viaje comenzó á soplar el viento del Noreste, y continuó casi sin variacion alguna hasta llegar á la Habana. Como el rumbo que llevábamos era casi el mismo (de 50° á 60° N. E.), el viento nos fué constantemente contrario, no permitiendo que el velámen aliviase el trabajo de la máquina. A pesar de esto el «Caravelle» hacia sus ocho ó nueve millas por hora, pues las olas eran tan pequeñas que no retardaban de una manera perceptible su marcha normal. En la tarde del 25 pasamos á unas tres ó cuatro millas al Norte del famoso arrecife de «los Triángulos,» que se distingue bien á distancia por la espuma que levantan las olas al romperse contra las rocas. Lo mismo sucede con el no