

porte de los bagajes hasta San Francisco, viéndome obligado á mandarlos por línea acelerada (*express*), á pesar de lo costoso que fué el flete, pues de otra manera no era posible que llegasen á tiempo para embarcarse con nosotros.

No habia yo vuelto á ver al Sr. Navarro desde 1863, época de nuestros primeros reveses en la memorable guerra de intervencion; de manera que tuve el doble placer de encontrar al compatriota en país extranjero, y al antiguo amigo despues de una larga ausencia, hallándole franco y afable como siempre. No presentia entonces la terrible desgracia que seis meses mas tarde vino á asestarle uno de aquellos golpes que ponen en peligro hasta la razon de un hombre: la pérdida simultánea de una esposa y de una hija queridas..... Séame permitido consagrarle aquí una expresion de simpatía en medio del profundo pesar que puso á tan ruda prueba toda su entereza.

Arreglado el asunto de la traslacion de los instrumentos, me quedaban todavía por arreglar otros dos de importancia: el primero recibir algunos fondos para la continuacion del viaje, y el segundo hablar con el presidente de la compañía de vapores que hacen al Asia sus viajes periódicos, á fin de saber con entera certeza el dia en que debería salir de San Francisco el primer buque con ese destino. De estos últimos informes dependeria la fecha de mi partida de New York, contando con los siete dias y otras tantas noches de ferrocarril que se invierten para trasladarse de una de estas ciudades á la otra.

Me dirigí, pues, á la casa del banquero de quien tenia yo que recibir los fondos necesarios, mientras el Sr. Jimenez hacia la entrega de las cargas á la compañía encargada de su conduccion, y recogia los respectivos documentos. Una vez arregladas las cuentas con el banquero, pasé á la casa de Mr. Hatch, presidente de la compañía de vapores del Pacífico, para quien tenia yo una carta de introduccion que tuvo la bondad de mandarme á Orizaba Mr. Clarke, redactor en México del periódico *The two Republics*.

Quien no haya tenido ocasion de visitar esas grandes casas de comercio de los Estados Unidos, difícilmente podrá formarse una idea del número de personas que entran y salen á las horas del despacho, del de empleados que hay en ellas y del de visitantes al gefe del establecimiento. Sucede á veces, como me aconteció en aquella ocasion, que se ve uno

obligado á esperar un tiempo considerable para lograr ver al director de la negociacion, porque hay otras personas que han llegado con anterioridad, ó porque aquel se encuentra ocupado en hablar de asuntos con ellas. Media hora quizá ó acaso mas tuve que esperar para ser recibido por Mr. Hatch; y sea por no tener costumbre de hacer antesalas, sea porque el escasísimo tiempo con que contaba redoblase mi impaciencia, el hecho es que ya me disponia yo á marcharme á otra parte para tomar los informes cuya adquisicion me habia llevado á aquella casa, cuando me avisaron que el presidente de la compañía me esperaba.

Pasé inmediatamente á su despacho, y despues de cambiados los cumplimientos de estilo, de presentarle mi carta de introduccion, así como otra cerrada que tambien me habia encargado Mr. Clarke que le entregase, le supliqué que me dijera cuándo partiria de San Francisco el vapor mas próximo para el Asia, en qué puertos debia tocar, cuál era la duracion normal de la travesía, y diciéndole, por último, que tomaria yo pasajes para la Comision de mi cargo, si el buque se hacia á la mar antes del 30 de Octubre.

A todas mis preguntas contestó Mr. Hatch con la mayor complacencia, informándome que estaba fijada para el 16 ó el 17 de Octubre la salida del vapor «Vasco de Gama,» con destino á Yokohama y á Hongkong, y que podia contarse un mes poco mas ó menos de navegacion entre San Francisco y la China. Despues, consultando las cartas que le habia yo dado, añadió:

—Segun esto, desea vd. que los pasajes se le proporcionen libres, atendido el honroso objeto de su mision.

—Le pido á vd. que me dispense, le contesté, pero no creo haber dicho una sola palabra que se preste á tal interpretacion. Mi gobierno me ha provisto de los recursos suficientes para toda la expedicion, sin lo cual no la habria enviado, y por tanto permítame vd. que, agradeciéndola mucho, no acepte su oferta, pues por tal la tengo. Mi visita no ha tenido mas objeto que el de adquirir los informes exactos, que nadie como vd. podia proporcionarme.

—Muy bien, dijo el presidente, se hará lo que vd. guste; pero le aconsejo á vd. que difiera su viaje para el 30 de Octubre, en atencion á que el vapor que saldrá en esa fecha es mucho mejor que el «Vasco.»

—¿Ofrece el «Vasco,» le pregunté, algun peligro ó inconveniente ex-

cepcional, ó solo se refiere vd. á su menor comodidad respecto del otro? Porque en este último caso no me es posible adoptar la opinion de vd. á causa de que el tiempo disponible que tengo es muy limitado, y aun despues de llegar al lugar de mi destino me quedará todavía mucho que hacer.

—No señor, contestó Mr. Hatch, el «Vasco» no presenta mayor riesgo que cualquiera otro buque en una larga navegacion, y sobre todo en esta estacion; pero es un vapor solo de 3000 toneladas, muy angosto y por consiguiente se mueve muchísimo en los temporales, mientras que el siguiente es de mas capacidad y de mayor anchura, lo cual lo hace mas estable.

—No ignoro que los vapores del Pacífico son enormes, le dije, y solo en virtud de esa consideracion puede vd. calificar de pequeño un buque de 3000 toneladas. En nuestros puertos raras veces los vemos de ese porte, por lo cual á mí me parece grande, y le aseguro á vd. que no vacilaria en embarcarme en cualquiera otro vapor mas pequeño todavía, con tal de que saliese antes que el «Vasco de Gama,» pues para mí la economía de tiempo vale ahora mas que cualquiera otra consideracion. Me decido, pues, por el «Vasco.»

—Está bien, y tendré el gusto de prover á vd. de cartas de especial recomendacion para el capitan. Por lo demás, el buque es velero, construido en Inglaterra y todo revestido de hierro. Teniendo vd. buena cabeza para resistir al mareo, espero que no habrá nada mas que temer.

Acepté las cartas para el capitan del «Vasco,» y me despedí de Mr. Hatch, despues de darle de nuevo las gracias por sus informes y de haber arreglado todo lo relativo á la toma de los pasajes. He referido parte de mi conversacion con este señor, porque no he sabido hasta hoy con seguridad, cuáles fueron los motivos que le indujeron á hablarme de billetes de pasaje gratis. Lo único que acaso podria explicarlos seria alguna indicacion que le hubiera sido hecha por Mr. Clarke en la carta cerrada que me encomendó para el presidente. Pero de ser así, como yo lo ignoraba completamente, confieso que de pronto me hirió la oferta, y acaso mas todavía el modo con que la hizo Mr. Hatch, pues creí comprender en sus palabras que él suponía ser ese asunto el objeto de mi visita. Tal vez por eso haya sido mi respuesta demasiado viva, lo cual sentiria en extremo, pues Mr. Hatch no tuvo evidentemente la intencion de ofen-

derme, y por el contrario, en el resto de la conversacion conocí que trataba con un caballero lleno de franqueza y de cortés afabilidad; pero lo repito, su primera pregunta me sorprendió.

Por lo que respecta á las noticias que me dió el presidente de la compañía, se ve que eran favorables en el sentido de que me prometian la seguridad de embarcarme pronto; pero me demostraban al mismo tiempo que era preciso ponerse en camino para San Francisco á la mayor brevedad posible; y como el viaje de New York á este puerto dura una semana entera en las circunstancias ordinarias, me fué indispensable disponer la partida para la noche del mismo dia 7. A la verdad, debiendo partir el vapor el 16 ó el 17 de San Francisco, me hubiera sido posible en rigor permanecer en New York uno ó dos dias mas; pero no me pareció prudente hacerlo así, no obstante mi deseo de que los Sres. Fernandez, Barroso y Bulnes conociesen un poco la ciudad, por el temor de que algun atraso anormal nos detuviese en el camino mas tiempo del que generalmente emplean los trenes, como ya ha sucedido algunas veces.

Dí, pues, la órden de marcha para aquella noche, quiere decir, para dos ó tres horas despues, porque en los asuntos en que me habia ocupado se pasó casi todo el dia. De vuelta á mi hotel apenas tuve tiempo para recibir las visitas con que me honraron nuestro representante en Washington, el Sr. Mariscal, algunos otros compatriotas y varios anglo-americanos, deseándome un viaje libre de accidentes y feliz por sus resultados. Realmente me causaba pesar que mis compañeros no viesen todo lo que hubieran podido ver de la gran metrópoli anglo-americana, pero tuve que ceder á la imperiosa ley de la necesidad. Y lo sentia tanto mas cuanto que, á pesar de la curiosidad muy natural en quienes visitan un país extranjero por la primera vez, y tratándose sobre todo de la ciudad mas populosa de la América, todos se dispusieron inmediatamente á partir, bien convencidos de que solo un motivo poderoso me obligaba á llevarlos con velocidad de proyectil, segun la expresion del ocurrente Sr. Bulnes. Este jóven, cuyas conversaciones siempre llenas de chispa nos han distraído mas de una vez en las largas horas de tedio que inevitablemente se cuentan en todo viaje, se habia ya encontrado en New York con varios compatriotas amigos suyos, y paseaba por todas partes admirando la actividad anglo-americana, las costumbres del pueblo, la belleza y el lujo

de los edificios y la hermosura de las mujeres. Todo fué preciso dejarlo tan pronto como supo la orden del dia, ó por mejor decir, de la noche, y le ví afanoso volviendo á arreglar sus maletas, que habia desarreglado en la mañana misma de aquel dia, para vestirse elegantemente á fin de hacer honor á la gran ciudad.

V

El ferrocarril del Oeste. Llegada á San Francisco.

Las ocho de la noche nos instalamos en uno de los coches del ferrocarril del Oeste, para seguir hasta Chicago la línea llamada: «New York central and Hudson rail road.» Desde Chicago hasta Omaha, límite occidental de las vías ferreas de la Union antes de que se construyese el gran ferrocarril al través del desierto, debiamos continuar en la línea llamada «Chicago and New York rail road.» Finalmente, desde Omaha hasta San Francisco seguiriamos en la nueva y única vía, terminada en Mayo de 1869 por las dos compañías «Union Pacific» y «Central Pacific,» la primera de las cuales construyó la línea entre Omaha y Ogden, y la segunda desde este último punto hasta San Francisco.

La distancia total que recorre este enorme ferrocarril entre New York y San Francisco, se estima en 3296 millas, ó sea en cerca de 1300 leguas mexicanas, longitud que excede con mucho á los mayores que pueden medirse en Europa, incluyendo en la medida al conjunto de las naciones occidentales y centrales de esta parte del mundo. Deduciendo de ella la parte de vía existente antes de Noviembre de 1865, resulta que la línea terminada en Mayo de 1869 es de 1776 millas inglesas, equivalentes casi á 682 leguas de México, la cual se ejecutó en un espacio de tiempo que es solo de *tres años y medio*.

Este prodigio consumado por la actividad anglo-americana, bien que poderosamente ayudada por la cooperacion de su gobierno, no se compren-

derá en todo su valor sin tener presente que la nueva vía se extiende al través de inmensos desiertos desprovistos de todo, y á los cuales era preciso llevar desde las ciudades orientales de la Union, no solamente los víveres para la multitud de trabajadores que se emplearon en la obra, sino tambien gran parte de la madera, que es sumamente escasa en aquellas extensísimas llanuras.

No obstante que al ver terminada esta obra sin igual, no puede dejarse de tributar un voto de admiracion al pueblo que la llevó á cabo; comprendiendo tambien que la circunstancia de que este *gran puente de hierro*, como le llaman los americanos, estaba destinado á enlazar dos grandes centros de poblacion y de comercio, y por tanto, que el interés ó la expectativa de una fructuosa especulacion debió alentar vigorosamente el conocido espíritu emprendedor de nuestros vecinos; y teniendo igualmente en cuenta que el gobierno era el mas interesado en su ejecucion; hay, sin embargo, que convenir en que acaso no se habria ejecutado, al menos en tan corto tiempo, sin la guerra civil que estuvo á punto de dividir en dos ó tres fracciones á la gran República. En efecto, desde hace muchos años existia el proyecto de comunicar por medio de una vía férrea el Este con el Oeste de la Union. Los pobladores de unos y otros Estados clamaban unánimes por la realizacion de la obra; pero los capitalistas y especuladores, siempre previsores y desconfiados á pesar de los guarismos con que los interesados en esta importante mejora intentaban demostrarles la ventaja de las ganancias, aun respecto del gran costo de la empresa; á pesar de todo esto, decimos, los capitalistas no se habian aventurado á entrar en ella, sino hasta despues de haber visto que las circunstancias políticas obligaron al gobierno á impulsarla de una manera decidida y eficaz.

Durante la guerra civil todo el vasto territorio occidental de la Union, comprendido entre nuestras fronteras, las del Canadá y el Oceano Pacífico, no estaba defendido mas que por fuertes aislados, suficientes para contener á los salvajes, pero del todo ineficaces para las circunstancias del momento. Esto era tanto mas digno de atencion, cuanto que entre los proyectos de los separatistas entraba tal vez el de proteger la formacion de la república occidental, compuesta precisamente de aquel territorio. El gobierno unionista, comprendiendo la facilidad con que un ejército del Sur, con su base de operaciones en Texas, podria invadir las ricas regio-