

tanos donde se cultiva el arroz. Se ven á lo lejos desde allí las frondosas alturas del valle del Min que va á regar los campos de Son-Tcheu: parece aquello el paraíso terrenal. En cambio es muy triste este país, bien que estuviera escesivamente poblado antes de la última invasión de los rebeldes.

Hemos llegado á un pueblecito situado en las márgenes del Son-Tcheu, donde hay un bellissimo puente chino de piedra labrada y madera: está construido de modo que los barcos pueden pasar por debajo; porque se hace un considerable comercio por este río entre Son-Tcheu y Shang-Hai.

Cerca de este puente habia alzado un palo en donde una docena de jaulas de mimbre contenian otras tantas cabezas de rebeldes rezagados en quienes habia hecho pronta justicia el paisanaje. Uno, sospechoso de haber tomado partido por los rebeldes, estaba espuesto al público, atado de pies y manos, para ser reconocido por sus víctimas.

Su vestido era unos harapos: en nada recordaba á los guardias de corps del rey Tai-ping, que Mr. Scarth habia dibujado años atrás con sus uniformes bordados, ni á los que yo tuve ocasion de ver en 1853, cuando subíamos en vapor el río Azul, despues de la toma, asalto y pillaje de Nankin: los rebeldes se habian disfrazado con todos los vestidos de raso de los colores mas fuertes, rojo, naranjado, púrpura, azul, que habian encontrado en esta rica ciudad: sus destacamentos, que pasaban el río en barcas planas, me hacian desde lejos el efecto de un acirate de tulipanes.

En 1860, habiendo escaseado el botín, estaban ya tan harapientos como las tropas imperiales.

... Estos días deben celebrarse corridas: se han hecho venir de Calcuta y aun de Inglaterra caballos y *jokeys* de mucha fama.

Gánase mucho dinero en Shang-hay; pero es mas fácil ganarlo que gastarlo: todos se hastian, y aun que hay aquí ahora mas europeos que otros años, que solo habia ocho, los bailes y las recepciones son muy monótonas.

Cuanto se puede hace uno por divertirse, y cree conseguirlo entrando en competencia de elegancia y lujo.

Por fortuna, la guerra cesará pronto, segun las últimas noticias, y los marinos y los militares volverán á dar á Shang-Hai la animacion que le falta. Tampoco lo sentirán los oficiales, porque la hospitalidad es aquí tan cordial como espléndida.

## II.

## DE SHANG-HAI Á TIEN-TSING.

Tratado de paz celebrado en Pekin el 25 de octubre de 1860.—Partida de Shang-Hai en la corbeta de guerra el *Forbin*.—La flota anclada en el golfo de Pe-tche-li.—Episodios de guerra en Peh-tang.—Carros de vela.—El río Pei-ho.—Vistas de sus márgenes.—Embarcaciones de guerra y de aduana, sampanes y Koo-tchonenes.—Barcos de comercio y de pesca.—Puentes de barcas y tren de madera.

Acababa de ajustarse la paz en Pekin el 25 de octubre de 1860: por uno de los artículos del tratado se disponia que la ciudad y puerto de Tien-Tsin quedarían abiertos á los extranjeros. por otra convencion, lord Elgin, embajador de Inglaterra habia estipulado que: *El representante de S. M. Británica residiría en adelante con residencia fija ó alternativa en Pekin, segun tuviera á bien decidirlo dicha real magestad.* El de Francia, por su parte, que habia obtenido el ser considerado bajo el mismo pie que la nacion mas favorecida, juzgó conveniente partir al momento para Tien-Tsin, ocupado aun por nuestras tropas, á fin de intervenir en el pago de la indemnizacion de guerra, y de entenderse con el ministro inglés acerca de la oportunidad de establecer en Pekin ambas legaciones.

La residencia en Pekin de los dos embajadores, era la realizacion de los deseos de Europa: *¡La China abierta al comercio, á la industria, á la ciencia y á la religion cristiana!*

Hasta aquí la diplomacia habia estado reducida á tratar mezquinamente con vireyes de lejanas provincias, ó con sus delegados; sin que fuese posible conocer el pensamiento del gobierno central. Ponerse en comunicacion directa, inmediata, diaria, con él, era el mas grande y trascendental resultado obtenido por nuestro ejército y el de Inglaterra en la brillante campaña que acaban de hacer juntos.

El 4 de noviembre el ministro de Francia se embarcó con el personal de la legacion á bordo de la corbeta de vapor *Forbin*, puesta á su disposicion por el contra-almirante Page.

Aunque madama Bourboulon se resentia ya en aquella época de una grave enfermedad, cuyo germen habia adquirido en Shang-Hai, y que debia someter su salud á dolorosas pruebas durante su permanencia en China, quiso tambien partir, esperando que el clima del Norte mejorase al fin su estado.

Entre Shang-Hai y el golfo de Pe-tche-li, donde desemboca el Pei-ho, median unas doscientas leguas. La navegacion del *Forbin* fue rápida y feliz al través de un mar sereno y un cielo puro.

«... Nada mas bello que el espectáculo que se ofreció á nuestros ojos al entrar en el golfo: veíanse en lontananza y entre las brumas de la mañana las tier-

ras llanas é inundadas de la provincia imperial; la entrada del río parecia un lago tranquilo en medio de las olas agitadas por la brisa; la flota inglesa y la francesa, ancladas cerca de la costa y espléndidamente empavesadas, presentaban una masa imponente de mástiles y velas que resplandecian de un modo singular á los primeros rayos del sol.

¿Hay algo mas conmovedor que el orden admirable de estas escuadras de guerra, cuya presencia hace comprender la dominacion que el hombre ha sabido conquistar en el Océano?

Pequeños barcos de vapor y cañoneras, recorrian en todas direcciones la superficie del mar, llevando órdenes y distribuyendo provisiones de boca y guerra, mientras sus chimeneas lanzaban nubes de negro humo que subian en ligeras espirales hasta el cielo.

El *Forbin* era de demasiado porte para remontar el Pei-ho. Fue menester trasbordarnos á un vapor de comercio, el *Pi-Lung*, fletado para el servicio de la escuadra, y escoltado por una cañonera de guerra.

Las márgenes del Pei-ho son llanas y arenosas. Desde que se salva la barra, se ve ya sobre la costa Sur la importante ciudad de Ta-Ku con sus célebres fuertes que flanquean el río y que estaban entonces ocupados por guarniciones del ejército aliado.

A alguna distancia de la ribera setentrional se alza la ciudad de Peh-Tang, donde tres meses antes habia desembarcado el ejército anglo-francés, á fin de destruir aquellas fortificaciones, que habian hecho sufrir á la armada un revés sangriento el año anterior.

A este propósito he de referir un episodio que debo al capitán de ingenieros Mr. Bouvier.

Cuando los primeros destacamentos escalaron las murallas de Peh-Tang, hallé, dice, la ciudad completamente abandonada. Los merodeadores silks (1) escudriñaban ya en las desiertas casas, cuando oí gritos terribles en un gran edificio que me pareció habitacion de un mandarín. Llevado de la curiosidad, entré en él, y hé aquí el espectáculo que se ofreció á mi vista. Un grupo de mujeres se lamentaba lastimosamente á la presencia de los soldados indo-ingleses que habian violentado las puertas y prohibian con grandes gestos la aproximacion á unos jarrones ó tinajas de barro cocido que servian ordinariamente para el agua. En cada una de estas tinajas habia sumergido cabeza abajo y pies arriba, el cadáver de una desgraciada jóven. Los celos de los chinos, que no habian podido llevarse á sus mujeres consigo, habian hallado este espantoso medio de sustraerlas á los insultos de los vencedores. Figuraos los sufrimientos de aquellas infelices, sumergidas vivas, y sofocadas lentamente en tan estrechos vasos,

(1) Caballería auxiliar de la India inglesa.

pues solo por fuera podrian entrar en ellos. Yo hice romper aquellos jarrones de tan cruel suplicio y ordené dar sepultura á los cadáveres.

Este hecho puede dar una idea del horror que el gobierno chino habia sabido inspirar á las poblaciones contra los *bárbaros occidentales*: no solamente habia puesto á precio las cabezas de los embajadores, de los generales y aun de cada soldado, sino tambien nos habia representado como terribles monstruos, capaces de todos los escesos y *hambrientos de carne humana*. Pero á este indecible terror sucedió muy pronto una ilimitada confianza.

Despues de la toma del campo atrincherado de Sin-ho, cuando el ejército, dominando el río, tuvo ocupado los fuertes de Ta-Ku, tuve ocasion de volver á Peh-Tang.

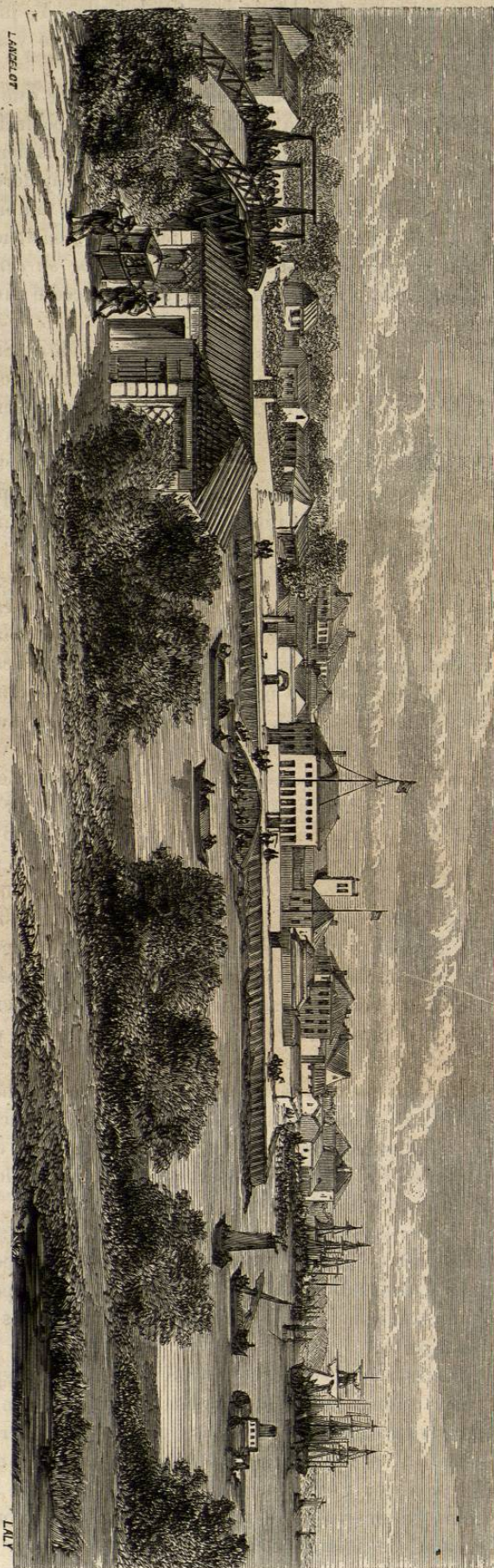
Cuando los paisanos vieron que nosotros respetábamos sus viñas, sus cultivos y sus casas, y que pagábamos religiosamente los víveres, volvieron sin ningun temor.

No hay nada mas singular que el sistema de locomocion en el Norte de la China. Figuraos un carretón en forma de angarillas, es decir, con dos brazos en cada extremo: la rueda gira en medio de una caja de madera sostenida por barras de hierro. Cuando hace viento favorable, el industrioso chino añade allí un mástil con una vela cuadrada. En la caja van utensilios de todas clases: vasijas, ropa, instrumentos agrícolas... A un extremo del carro, la mujer de este navegante de nuevo género va sentada como en su propio hogar, llevando en su regazo á los mas pequeños de sus hijos, y á su redor á veces, aves domésticas, ánades, pollos, metidos en jaulas de mimbre. En la trasera del carro, uno ó dos hijos mas, se agarran y acomodan entre los sacos de grano ó cántaros de vino de arroz, mientras el mayor, si es bastante crecido para trabajar, ayuda á su padre, unciéndose por los lomos á los tirantes de la delantera.

El paso de estos carros por el camino de Sin-ho á Peh-Tang, entre las alegres voces de estos infelices, los balidos de los ganados y el cloqueo de las aves domésticas, formaban un espectáculo pintoresco lleno de movimiento y de vida.

El Pei-ho es muy estrecho antes de la barra: no tiene mas de 2 ó 300 metros de ancho; es decir, poco mas ó menos de la anchura del Sena en París; pero como está canalizado, puede navegarse por barcos de gran porte.

Entre su embocadura y Ta-Ku, no hay mas que vastas salinas. Cerca de Ta-Ku, el paisaje cambia de aspecto; las tierras son mas elevadas y las laderas, cargadas de vides, vienen á bañar su pie en el río. Vénse á una y otra margen campos poblados de árboles y numerosos caseríos. Cerca de las casas construidas de una especie de argamasa ó mezcla de



Vista de la concesion americana de Sang-Hai.

tierra y broza, hay unas hacinas de juncos y paja y pequeños oteros alfombrados de césped que indican el lugar de los sepulcros.

Entre tanto la navegacion se hace cada vez mas difícil. El rio ofrece innumerables sinuosidades, y es menester una gran exactitud en las maniobras para que el Fi-loung, obligado á birar rápidamente á cada momento, no venga á estrellarse contra los ribazos del rio ocultos bajo grandes cañaverales.

Desde que nos acercamos á Tien-Tsin, llanuras inmensas cubiertas de sorgho y maiz llenan el espacio hasta perderse de vista: no hay allí cercados ni huertos; solo de vez en cuando suele aparecer algun árbol aislado.

El terreno viene luego á ser árido y de mala calidad. Véanse entonces en la ribera varios aparatos de irrigacion, compuestos de ligeras ruedas, que armadas de arcaduces de bambú, van alternativamente sacando agua y vaciándola en recipientes de madera, desde donde corre á los campos vecinos por medio de acequias. En otras partes, y en cortaduras practicadas en los ribazos, se suele aplicar bombas de cadena que funcionan por medio de motor de sangre.

A pesar de los grandes esfuerzos de la agricultura china, se encuentran algunas llanuras arenosas é incultas, donde la industria ha sido ineficaz contra la aridez del terreno.

Ya hacia frio á principios de noviembre de 1860, y como todos los años se hiela el Pei-ho, la navegacion habia casi cesado en él: barcos planos, sampanes y juncos habian sido retirados á unas ensenadas artificiales escavadas en la orilla y separadas del rio por un dique de tierra que se allana en la primavera, cuando los hielos han pasado.

La navegacion de este rio es muy considerable en el buen tiempo, porque Tien-Tsin sirve de puerto á Pekin y demás grandes ciudades de la provincia de Pe-tche-li: en la China, gracias á los grandes rios y gigantescos canales, hechos por la mano del hombre, casi todos los trasportes se hacen por la via marítima.

Los usos y costumbres de la poblacion marítima de Pei-ho, la construccion y forma de los barcos que lo surcan, presentan interesantes pormenores que no deben omitirse.

Allí se ven juncos de guerra y del resguardo, sampanes y otros barcos de comercio, juncos ó coches de agua para el transporte de los viajeros, barcas de pesca, zátaras ó balsas de madera, barquillos de recreo, en fin, llamados en lengua china *keo-tchuen*.

Los juncos de guerra no calan mas de 3 ó 4 pies de agua, aunque tienen cañones en batería á la barbata con sus respectivas troneras. Cuando hace mal tiempo en lo ancho, entran en el puerto: la forma de estos

barcos es varia, si bien por lo regular son muy elevados de popa y proa, recordando en su conjunto las antiguas galeras del Mediterráneo; grandes remos les sirven en las calmas ó vientos contrarios; tienen ordinariamente dos ó tres órdenes, y algunos un timon adelante y otro atrás, navegando en las dos direcciones por medio de cuatro ruedas semejantes á las de nuestros vapores; pero el motor no es lo mismo, y el manubrio que da el impulso es movido á fuerza de

brazos: así pues, los chinos han aplicado las ruedas á la navegacion antes que nosotros.

Los juncos del resguardo pertenecen tambien á la marina imperial: son mas pequeños y afectan las mas estrañas formas; ya representan pájaros, ya dragones ó peces, con sus aletas, sus escamas y sus cabezas; el timon figura la cola del animal. Estos barcos, que tienen dos mástiles con sus velas cuadradas, entenas de bambú y dos culebrinas en batería sobre el puen-



Barcos mercantes y puente flotante en Tien-Tsin.

te, están generalmente pintados con colores muy vivos.

Los marineros del Estado visten un uniforme de cotonada azul y no llevan armas á la vista.

Los grandes juncos de comercio, barcos de puente, se hacen á la vela algunas veces con los monzones, y van á traficar hasta las Filipinas, y aun á las islas de la Sonda. Uno de estos barcos, fletado por una casa de Canton y mandado por un capitán americano, llegó á San Francisco de California en 1850 con cargamento de té, porcelana y perfumería. El valiente capitán se arriesgó á hacer la inmensa travesía del

Océano Pacífico; y en verdad, estos barcos, aunque lentos en su marcha y maniobras, son muy seguros, á causa de su forma ventruda, que recuerda las antiguas galeotas holandesas. Los chinos son buenos marineros, y forman ordinariamente sus tripulaciones á costa de las de los navíos europeos que trafican en sus mares; pero, por desgracia, son indisciplinados y propensos á la piratería.

Los sampanes y demás barcos que hacen el comercio en los rios y canales, son grandes, cuadrados de ambos extremos, y algunos con cuatro ó cinco mástiles: los hay de todas clases y á propósito para todo

trasporte: sus velas son de un tejido de junco, sus anclas de madera de hierro, sus maniobras no se hacen con pito, ni voz de mando, sino al compás de un canto gangoso, monótono, muy particular.

Los juncos para transportar á los viajeros, ó coches marítimos, parecen verdaderamente casas flotantes: como la masa de construcción que los cubre embaraza las maniobras, descienden por la corriente guiados por dos remeros colocados adelante y atrás con sus largos remos. En vez de ir sentados y cortar el agua de adelante atrás, los chinos reman sentados y de atrás adelante. Cuando hay que ir contra la corriente, los marineros tiran del barco con cuerdas; y como en este país singular, parece que todo es inverso á nuestras costumbres europeas, cuando tienen mucho calor se meten en el agua desnudos de la cintura abajo, es decir, que se quitan los calzones y conservan lo demás del vestido, pretendiendo así estar más frescos y garantidos del ardor solar.

Y es un espectáculo pintoresco ver pasar estos juncos llenos de viajeros acurrucados en todas las posturas, jugando á los naipes ó á los dados, tomando té ó fumando opio: fuertes golpes de tam-tam que resuenan á lo lejos en el agua anuncian las llegadas y partidas.

Los barcos de pesca se conocen por sus velas de junco, plegadas como abanicos y sus grandes redes negras, cuidadosamente arregladas y estendidas en las puntas de los mástiles.

Hay también juncos de mandarines que hacen el oficio de *yachts* de recreo y son muy elegantes: en ellos hay comedor, dormitorios, salón; pintado todo, con dorados y barniz. La proa está reservada para el amo; la popa es el lugar de los criados. Para no ser molestado por el ruido ni por las maniobras, el dichoso propietario se hace remolcar por una canoa, por medio de la cual seis vigorosos remeros arrastran suavemente por la serena superficie de las aguas la pesada embarcación.

Véase, en fin, en el río una multitud de barquillos planos que un solo hombre dirige con un largo remo: en algunos llamados *keo-tchuen*, el remero, acostado en la proa, merced á un mecanismo ingenioso que le permite tan descansada postura, guía con los pies el ligero barco que parece deslizarse él solo, toda vez que nadie se ve en él á cierta distancia.

Lo más ingenioso de la marina chinesca es la división de la cala en muchos compartimientos separados, ventaja adoptada recientemente en Europa y que garantiza al barco de una sumersión en el caso de hacer agua.

En el Pei-ho el canal está en algunos parajes indicado por señales fijas: solo que es menester no confiar demasiado, porque el lecho del río es movido.

En Tien-Tsin, se ven también barcos-molinos con ruedas á cada banda y un puente construido por un sistema muy particular.

Por último, hay en el Pei-ho grandes zátaras ó balsas de madera, construidas como las nuestras, pero con mástiles y velas. Estos barcos, yendo por el canal imperial hasta el centro de la China, y necesitando mucho tiempo para su navegación, llevan encima casas, ó más bien chozas, en torno de las cuales los marineros acumulan y preparan tierra vegetal para cultivar legumbres: vienen á ser huertos flotantes, y las mismas zátaras forman colonias, donde viven familias enteras.

## III.

## TIEN-TSING.

Yamun ocupado por la legación.—Descripción de un retrete chino.—Jóven abandonada.—Palacio imperial cedido á las misiones francesas.—Pagoda de los suplicios.

El 12 de noviembre de 1860 llegaron á Tien-Tsin los viajeros: por causa de los recodos del Pei-ho, fueron menester dos días para salvar los 72 kilómetros que separan esta ciudad de la embocadura del río.

La legación francesa se instaló en un *yamun* (1), cedido por un rico chino que había querido ya anteriormente alojar en su casa á los generales y embajadores.

Este hábil comerciante, que había ganado mucho en los suministros hechos al ejército aliado, pretendía ponerse en buen lugar de esta manera, y su celo por los europeos, no era ajeno á sus planes de especulación.

El *yamun* de la legación, situado en una posición encantadora á las orillas del Pei-ho, contenía un parque plantado de árboles hermosísimos: los pabellones separados por patios y por jardines se hallaban en buen estado de conservación.

(2) «El interior de nuestra nueva morada, aunque completamente china, es muy elegante y agradable, por la rareza de su mueblaje y el esplendor de sus pinturas, recientemente barnizadas.

Yo he colocado mi equipaje en dos piezas, que he convertido en salón y gabinete.

En el salón se ven todos los colores del arco iris, paisajes de mar, lagos y bosques: una escena representa una cacería imperial en el bosque Ge-Holl; cabras monteses huyen por todas partes atravesadas de flechas y perseguidas de perros con sus colas enroscadas. También se ven escenas alegres y... más que alegres.

(1) Reunión de kioscos, poblaciones, jardines, etc. Como si dijéramos hotel ó palacio.

(2) Notas de madama Bourboulon.

Pero yo prefiero el gabinete con sus recuadros de madera esculpida, mosaico inimitable de hojas, de flores, de animales tallados en la dura madera de hierro: son los chinos, no hay duda, admirables en trabajos de adorno. Yo, á lo menos, no he visto en Europa nada más bello, más realmente artístico que estas esculturas de madera.

En el fondo del gabinete y del salón, cerca de las ventanas, están los inevitables *kang*, que sirven á la vez en el Norte de la China de lechos y chimeneas.

Figúrense un estrado de 2 pies de alto y 6 de ancho, que ocupa todo un lado de la pieza, sobre el que se colocan jergones y colchas de fieltro donde pueden acostarse cómodamente cuatro personas; el interior de este cajón está fabricado de ladrillo, y por una boca de horno practicada por fuera y de arriba abajo de la casa, se enciende un gran fuego de carbón en esta especie de estufa. En las casas ricas hay un criado especial para este servicio: hé aquí lo que es un *kang*.

Los míos solo sirven de chimeneas, en cuya parte superior coloco bellas porcelanas y otras curiosidades chinescas que vamos adquiriendo.

Algunas sillas, un *comfortable*, una mesa de laca y un tapiz inglés completan el mueblaje de mi gabinete.

Bien estaría sin los *cancrelas* (especie de polillas), que devoran las ropas y roen las maderas. Parece que estos destructores insectos son tan comunes aquí como en el Sur de la China.

La vida es monótona en Tien-Tsin: el estado de mi salud mejora lentamente y no puedo aun salir. Mi esposo sí dá largos paseos á caballo, paseos fáciles en las grandes llanuras que rodean la ciudad y que gracias á las heladas de cada mañana, pueden extenderse al campo no circunscribiéndose á andar por los caminos.

He recogido, hace algún tiempo, una jóven china, de unos doce años, que se encontró, después de la toma de Peh-Tang, en una casa en que sus padres habían sido asesinados: debía pertenecer á buena familia al parecer. Procuro educarla, pero no comprendo nada, á pesar de que las chinas, á su edad, están ya completamente formadas. Tan escasa puerilidad ¿no será el resultado de la carencia de toda educación entre las mujeres de este país, donde se les tiene en tal inferioridad, que más bien son cosas que seres racionales?

Esta duerme y come bien, es muy alegre y parece no acordarse de la terrible desgracia que la ha separado de todos los suyos. Acaso prefiera la dulzura con que aquí se la trata, á la esclavitud que la esperaba en el seno de su familia.

Le exijo que deje de mortificarse los pies; pero en este punto es menos dócil que en los demás. Una

moda tan rara como cruel es la sola cosa en que ha manifestado claramente su voluntad. Sus pies no están aun del todo desfigurados y tomarán de nuevo su forma natural. Sin embargo, la niña tiene buen cuidado de volverse á poner de noche las ligaduras que le rompo diariamente.

...Mi jóven china se civiliza decididamente: ya es una cristiana y yo he sido su madrina. Desde ahora se llamará Catalina, y bajo este nombre la envío cerca del obispo de Sang-Hai, quien continuará su educación en la casa católica puesta bajo su alta vigilancia y protegida por el mismo.

La ciudad de Tien-Tsin está naturalmente dividida en tres partes por el Pei-ho y el canal Imperial.

Sobre la margen Sur del río está sita la ciudad murada, circuida al Este por el canal: á la parte de allá del canal y en el mismo lado del Pei-ho, hay un gran barrio muy comercial enlazado á la ciudad por un puente de barcas: es el centro de los negocios y el depósito de todas las mercancías de tránsito.

Al Norte del Pei-ho hay otro arrabal adornado de anchos jardines, que puede llamarse la ciudad oficial. Allí es donde están los *yamuns* de las legaciones de Francia é Inglaterra, del prefecto y de los mandarines superiores, y en fin, el palacio imperial donde se firmó el primer tratado ajustado en Tien-Tsin en 1858. En 1861 fue cedido, á solicitud del ministro de Francia, á los lazaristas y hermanas de la Caridad que establecieron en él una misión.

El Pei-ho, que corre en la dirección del Sureste, hace un recodo en el centro de la ciudad, por donde arranca el canal Imperial, alimentado por sus aguas. Su confluencia forma un gran puerto lleno de edificios y barcos de todas clases y tamaños, que arriban de las provincias centrales de la China por el Hoang-ho y el Zang-tse-kiang. Esta admirable obra atraviesa una gran parte del imperio central: comenzando en Hang-Tcheu, capital de la provincia de Tche-Kiang al Sur de Shang-Hai, pasa por todos los centros populosos, del Kiang-Su, del Chang-Tung y del Pe-tche-li, y viene á terminar en el Pei-ho en Tien-Tsin. Desde Tien-Tsin, por otro canal, se transportan las mercancías á Pekin.

El canal Imperial está encauzado por diques ó muelles de piedra sillar: tiene lo menos 100 metros de anchura y es bastante profundo para permitir la navegación á barcos de gran porte. Los gigantescos trabajos de la canalización, llevados á feliz término por los chinos, escitan justamente la admiración de los viajeros.

La posición de Tien-Tsin en el canal ha sido el origen de su gran prosperidad. Hoy, sin embargo, es población triste y poco animada, á pesar de sus 500,000 almas. Las calles son más anchas y mejor cortadas que las de las ciudades del Sur; pero