

# HISTORY

OF THE

# ATLANTIC TELEGRAPH

BY

HENRY M. FIELD, D.D.

'Tis not in mortals to command success;  
But we'll do more, Sempronius—we'll deserve it."  
ADDISON'S CATO.

NEW-YORK:

CHARLES SCRIBNER & CO., 654 BROADWAY.

1866.

HISTORIA  
DEL  
TELÉGRAFO ATLÁNTICO

POR  
HENRY M. FIELD, D.D.

“Los mortales no pueden ordenar el éxito  
Pero lo haremos otra vez, Sempronius –lo mereceremos”

CATÓN DE ADDISON

*NUEVA YORK:*  
CHARLES SCRIBNER & Co., 654 BROADWAY.

1866.

Inscrito, conforme al Acta del Congreso, en el año 1.866 por HENRY M. FIELD, ante la Oficina Notarial del Distrito Sur de los EE.UU.



## PREFACIO

La humanidad rinde culto al éxito, pero no piensa en cómo se ha conseguido. Las fatigas y paciencia que ha costado; los días y noches vigilando y temiendo; las falsas esperanzas que han enfermado al corazón; lo lentos que han pasado los años, y ver lo lejos que estaba el final –todos los cálculos se quedan en nada si las largas luchas no nos acercan a la victoria. En la larga historia de los logros de la humanidad es necesario indicar estos comienzos paso a paso, y la lección que nos enseñan es que la paciencia heroica y la perseverancia es lo único que crea algo grande. El objeto de este volumen es recoger la historia de una gran empresa, que después de muchos fracasos, finalmente consiguió triunfar. Este es un trabajo que ha costado a sus promotores veinte años de fatigas constantes, y más de cincuenta viajes, de los cuales las dos terceras partes han sido cruzando el Atlántico, y el resto en Terranova; con mil dificultades, que a duras penas venció la incredulidad del público, que se mofaban de cada fracaso, y que lo motejaban como la persecución de un sueño. Estas decepciones nada pueden contra la fe o el fanatismo, que aunque parece increíble, consigue lo imposible. Esta historia merece ser contada. La relación entre el escritor y el actor principal ha permitido obtener información sobre todos los puntos necesarios para una historia auténtica, pero esta relación no debe exceder de los estrictos límites de la modestia. Su objeto no debe ser exaltar a un individuo, sino ser un registro veraz, que debe impregnar cada línea con el sello de la verdad; y hacer justicia a todos, en ambos lados del Atlántico, que han tomado parte en una obra que tanto une a dos grandes naciones, y que promueve el curso pacífico de la humanidad.

NUEVA YORK, Agosto de 1.866.



## CONTENIDO

### CAPÍTULO I

Colón descubre el Nuevo Mundo. Posición relativa de los dos hemisferios. Puntos más cercanos de las islas más exteriores, Irlanda y Terranova. Primera sugerencia de un camino rápido a Europa. Carta del Obispo Mullock. Electric Telegraph Company de Terranova. La obra del Sr. F.N. Gisborne. Quiebra de la compañía.

### CAPÍTULO II

El Sr. Gisborne llega a Nueva York; se presenta ante Cyrus W. Field, quien concibe la idea de un telégrafo a través del Océano Atlántico. ¿Puede hacerse? Se deben dominar dos elementos, el mar y la electricidad. Preguntas dirigidas al teniente Maury y al profesor Morse. Respuesta del teniente Maury. Visita del profesor Morse. El Sr. Field decide embarcarse en la empresa.

### CAPÍTULO III

Esfuerzos por atraer a los capitalistas a la empresa. Peter Cooper, Moses Taylor, Marshall O. Roberts, y Chandler White. La comisión se desplaza a Terranova. Obtención de una nueva carta de privilegio para la Compañía Telegráfica de Nueva York, Terranova y Londres. Regreso a Nueva York. Se acepta la carta, se organiza la compañía y se consigue el capital.

### CAPÍTULO IV

Comienzo de la línea terrestre en Terranova. Una inmensa tarea. Se han de construir cuatrocientas millas de caminos. Dos años de trabajos. Primer intento de tender un cable a través del Golfo de St. Lorenzo en 1.855. Fracaso. Segundo intento, con éxito en 1.856.

### CAPÍTULO V

Sondeo del fondo del mar. El antiguo método de la cuerda y la bala. El indicador de Massey. La invención del teniente Brooke. Crucero del Dolphin en 1.853, y del Arctic en 1.856. El bravo teniente Berryman. Sondeos del Comandante Dayman, de la Marina Británica, con el Cyclops en 1.857. El fondo del Atlántico, profundidades en diferentes partes. La meseta telegráfica. Montaña submarina en la costa de Irlanda.

### CAPÍTULO VI

El Sr. Field viaja a Inglaterra para organizar la compañía Telegráfica Atlántica. Conferencia con John W. Brett. Se pide el consejo de los ingenieros y electricistas. Resultado de los experimentos. Petición de ayuda al Gobierno. Carta de la Tesorería. Se llega a un acuerdo con los Sres. Brett, Bright y Whitehouse para crear una compañía. La compañía se presenta ante el público británico. Se consigue el capital y se organiza la compañía. Elección de la Junta de directores. Contrato del cable.

### CAPÍTULO VII

El Sr. Field regresa a América. Parte inmediatamente para Terranova.. Regreso y viaje a Washington, para solicitar ayuda al Gobierno Americano. Oposición del Congreso. El cable entre los políticos. Debate en el Senado. Apoyo del Sr. Seawrd y del Sr. Rusk. Se aprueba la concesión.

### CAPÍTULO VIII

Regreso a Inglaterra. El Niagara y el capitán Hudson. El Agamemnon. Expedición de 1.857. Navegación desde Irlanda. Discurso del Conde de Carlisle. Rotura del cable.

## CAPÍTULO IX

Preparativos para una segunda expedición. El Sr. Field se convierte en el Director General de la Compañía. El Sr. Everett y la maquinaria de tender el cable. El Valorous sustituye al Susquehanna. La escuadra se reúne en Plymouth. 10 de Junio, parten al mar. Fuerte tempestad. El Agamemnon se encuentra en peligro de naufragio. Se pierde el cable por tres veces. Los buques regresan a Inglaterra. Reunión de los directores. ¿Debe abandonarse el proyecto? Un intento más.

## CAPÍTULO X

Los buques parten en una segunda expedición. Reunión en medio del océano. El Niagara y el Agamemnon hacen el viaje con éxito. El cable llega a Irlanda y Terranova.

## CAPÍTULO XI

Noticia del éxito. Gran aclamación en América. Entusiasmo popular. Celebraciones en Nueva York y otras ciudades.

## CAPÍTULO XII

Súbita interrupción del cable. Reacción del público. Graves sospechas de mala fe. ¿Funcionó alguna vez el cable? Pruebas decisivas.

## CAPÍTULO XIII

Intentos de rehacer la compañía. Profundo desánimo. Se solicita ayuda al Gobierno, que no acepta dar garantía incondicional. Fracaso del telégrafo del Mar Rojo. Experimentos científicos. Cables tendidos en el Mediterráneo y el Golfo Pérsico. Esfuerzos por conseguir el capital en los EE.UU. e Inglaterra. Breve historia de los siguientes cinco años.

## CAPÍTULO XIV

Se reanuda la empresa. Propuestas para otro cable. Grandes mejoras sobre el viejo. Generosas ofertas de los fabricantes para invertir la mitad de capital. Comienzan los trabajos. El Great Eastern y el capitán Anderson. Todo el cable se embarca en la primavera de 1.865. Expedición de Julio.

## CAPÍTULO XV

Resultado de la expedición de 1.865. Mayor confianza que nunca. Se reanuda la empresa. Se decide al instante izar el extremo del cable roto, completarlo hasta Terranova y tender una línea nueva hasta Terranova. Emisión de nuevas acciones. El método se declara ilegal. Formación de la Compañía Telegráfica Anglo-Americana. Se consigue el capital. Se fabrica y embarca el cable nuevo a bordo del Great Eastern.

## CAPÍTULO XVI

La expedición de 1.866. Victoria final.

# HISTORIA DE LA TELEGRAFÍA ATLÁNTICA

## CAPÍTULO I

COLÓN DESCUBRE EL NUEVO MUNDO. POSICIÓN RELATIVA DE LOS DOS HEMISFERIOS. PUNTOS MÁS CERCANOS DE LAS ISLAS MÁS EXTERIORES, IRLANDA Y TERRANOVA. PRIMERA SUGERENCIA DE UN CAMINO RÁPIDO A EUROPA. CARTA DEL OBISPO MULLOCK. ELECTRIC TELEGRAPH COMPANY DE TERRANOVA. LA OBRA DEL SR. F.N. GISBORNE. CAÍDA DE LA COMPAÑÍA.

CUANDO Colón partió de las costas de España no iba en busca de un Nuevo Mundo, sino únicamente para encontrar un camino más corto hacia el Viejo. Sugirió un paso hacia la India por el Oeste. Había llegado a la conclusión de que la Tierra era redonda; pero no soñaba con otro continente que los tres antiguos, Europa, Asia y África. Todo el resto era 'el gran desconocido'. Por esto creía que podía navegar directamente de España a la India; ya que se suponía que el espacio a cubrir era una tercera parte del globo, las olas corrían sin ninguna costa. En su imaginación no existía ningún continente desconocido. Mejor dicho, había cruzado el Atlántico y descrito los verdes bosques de San Salvador que se alza en el Mar Caribe, y pensaba que había visto una de las islas de la costa asiática. Creyó que Cuba era una parte de la India; Haití era el Ofir del Rey Salomón; y cuando en un viaje posterior, llegó hasta la amplia desembocadura del Orinoco, que era fluía abundantemente en el Atlántico, se alegró de haber encontrado el gran río Gihon, que tenía sus fuentes ¡en el jardín del Edén!. Incluso en su lecho de muerte todavía ignoraba el alcance de su magnífico descubrimiento. Se reservaba a tiempos posteriores abrir completamente la cortina de las aguas, y revelar la verdadera magnitud del globo; y enlazar los dos hemisferios distantes con el mayor descubrimiento nunca hecho.

Es difícil imaginar la oscuridad y el terror que sale de lo desconocido. El océano hacia el oeste era el Mar Tenebroso, o Mar de la Oscuridad, donde los viajeros más osados temían aventurarse. Colón fue el navegante más osado de su tiempo. Había hecho viajes a las Islas del Oeste, a Madeira, Canarias, a Islandia en el norte, y a los asentamientos portugueses en África. Pero cuando cruzó el mar, fue a tientas, prácticamente a ciegas. Entre las aguas desconocidas brillaban apenas unos pocos rayos de luz trémula, igual que estrellas. Por esta razón, cuando navegaba en su viaje de descubrimiento, dirigió su rumbo, no hacia el oeste, sino hacia el sur. Tenía una carta, hecha por el eminente geógrafo italiano Toscanelli, que representaba la costa este de Asia en el lado opuesto a las costas oeste de África. Por esto Colón navegó primero hacia las Islas Canarias, y desde allí partió ¡hacia la India!.

El gran navegante siguió esta ruta, cruzó el océano por su parte más ancha. De haber seguido, por ejemplo, la ruta del norte, que va desde Islandia, pasa por Groenlandia y el Labrador; o haber pasado por las Azores, y luego proseguir por el Noroeste, el vigía habría divisado tierra mucho antes. Pero como lo desconocía, cruzó el Atlántico por la parte más ancha y profunda; donde los exploradores submarinos han mostrado que hay montañas tan altas como los Alpes y el Himalaya, que permanecen ocultas en las profundidades del mar. Pero más al norte los dos continentes, que están tan separados, se inclinan entre sí, las escarpadas tierras altas de Terranova contra las de Irlanda, igual que los escarpados acantilados blancos de Inglaterra se vislumbran en Francia a lo largo del Canal.

Al ser la isla de Terranova un punto importante en esta historia, hablaremos de su posición geográfica y su importancia. La misma relación presenta Irlanda con respecto a Europa. Es el punto que se adentra más en el Atlántico, es la vanguardia oeste del continente, o más bien, la torre de señales para hablar el Nuevo Mundo con el Viejo.

No hay que insistir más en su importancia, que se ha de reconocer. En Inglaterra es lo mismo. ¿No es sorprendente que en una isla lo bastante grande para ser un reino situada al lado de nuestras propias costas, se conozca poco? La razón es obvia. Su situación está fuera de las rutas comerciales hacia Europa. Nuestros barcos, que bordean el banco de Terranova, pasan a unas leguas al sur, incluso a la vista de sus costas rocosas. Incluso su visión tiene mala reputación. Tiene una costa rocosa, en donde hay nieblas y brumas perpetuas, con grandes icebergs que procedentes del Mar del Norte, flotan lentamente, como enormes fantasmas de lo desconocido, deslizándose hasta que los disuelve la cálida Corriente del Golfo. El recuerdo de estas frías nieblas y los icebergs amenazadores hace que el viajero tiemble al recordar esta costa peligrosa.

La navegación hacia el oeste sale desde Cape Race, y hace el circuito de las islas hasta el Estrecho de Isla Belle, que recordamos que es la península más al norte de Europa. Las costas rocosas están salpicadas con numerosas bahías que entran profundamente en tierra, como los fiordos de la costa de Noruega; los grandes rebaños de caribús alimentándose en las colinas, se pueden confundir fácilmente con los renos ramoneando en los pastos y bebiendo en los torrentes montañosos de la vieja Escandinavia.

El interior de la isla es poco conocido. Está deshabitado y prácticamente inexplorado. Es una mezcla de rocas y páramo, con grandes bosques extendiéndose en soledad, y los únicos gritos son de los pájaros salvajes. Los osos y los lobos vagabundean entre las montañas. La especie común es el gran y fiero lobo negro, mientras que los animales más pequeños, con cuyas pieles se comercia, como las martas y los zorros, son abundantes. Pero en Terranova e Irlanda no hay serpientes de ningún tipo, desaparecieron gracias a las oraciones de San Patricio. ¡En la isla no se encuentra ninguna serpiente, rana o sapo!

Incluso en esta naturaleza áspera hay una belleza salvaje, que solamente ha de ser 'domesticada' por la mano del hombre. Terranova no sólo es similar a Escocia, incluso en sus partes más desoladas, donde los grandes roquedales, cubiertos con musgos espesos, hacen recordar al emigrante escocés a sus páramos nativos. En el interior hay lagos tan grandes como el Lago Lomond, y montañas tan altas como Ben Lomond y Ben Nevis. Hay pasos tan salvajes como el valle de Glencoe, que hacen que uno se siente en el corazón de las Highlands, y el rugido de los torrentes hace recordar más vivamente

La tierra del brezo marrón y los arbustos,  
La tierra de la montaña y del torrente.

Y con todo esto no hay nada que rechace la presencia humana. La industria transformará estos páramos salvajes en campos fructíferos. Pensamos en un país muy frío, donde el invierno reina durante seis meses, como en Groenlandia; no muy al norte de Escocia, ni un clima más inhospitalario. Sólo necesitamos la misma población, la misma dureza; y el mismo vergel creciendo en sus colinas, que forman las verdes y bellas cañadas de la lejana Escocia.

Pero en la actualidad el país es una terra incógnita. En el interior no hay poblaciones, ni caminos. Todavía casi toda la riqueza de la isla proviene del mar. Su principal comercio son las pesquerías, y los únicos sitios importantes son algunos pueblos pequeños, principalmente en el lado este, que han crecido al lado de las factorías. Aparte de esto, los únicos asentamientos son las pesquerías desperdigadas a lo largo de la costa. Por esta razón el obispo de la isla, cuando hace su visita anual a su grey se ve obligado a navegar alrededor de su diócesis con su yate privado, ya que no le es posible hacerlo a caballo entre medio de densos bosques hasta las partes más remotas de la isla. Fue esta circunstancia la que primero le sugirió la idea de cruzar la isla de una manera más rápida, no sólo para su gente, sino también para la comunicación entre Europa y América.

En una de estas excursiones alrededor de la costa del buen Obispo Mullock, la cabeza de la Iglesia Católica Romana en Terranova, visitando la parte oeste de su diócesis, mientras navegaba en su yate un día en calma, a la altura de Cabo Norte, la punta extrema de Cabo Bretón, recapacitó que su pobre y olvidada isla podría beneficiarse al estar en el camino de comunicación entre Europa y América. Vio que la naturaleza había previsto un camino fácil a tierra firme por el oeste. En línea recta había unas sesenta millas entre Cabo Ray y Cabo Bretón, con un punto intermedio entre ellos, la pequeña isla de St. Paul. Sopesó esto en su mente, y al regresar a St. John escribió una carta a un periódico. Esta es la primera sugerencia de un telégrafo a través de Terranova, e incluimos esta carta al completo:

*Al Editor del Courier:*

SEÑOR: Siento decir que en todos los planes de comunicación trasatlántica que he visto, siempre se menciona a Halifax, y se olvidan completamente las capacidades naturales de Terranova. Me ha impresionado profundamente lo que he leído el sábado pasado en su diario, en donde considera la comunicación telegráfica entre Inglaterra e Irlanda, y donde dice que la estación telegráfica americana más cercana es Halifax, a dos mil ciento cincuenta y cinco millas del oeste de Irlanda. ¿Podría atraer la atención de Inglaterra y América hacia las extraordinarias capacidades de St. John como el punto telegráfico más cercano? Se puede decir que este puerto Atlántico está en la ruta de los vapores oceánicos, y estableciendo allí una estación telegráfica americana se podrían comunicar las noticias a todo el continente americano, *al menos* con cuarenta y ocho horas de antelación a cualquier otra ruta. Pero ¿cómo se puede conseguir? En este momento estoy mirando el mapa de Terranova y Cabo Bretón. No hay ninguna dificultad en establecer una línea desde St. John y Cabo Ray que pase cerca de Holy-Rood a lo largo del istmo de tierra que conecta las bahías de Trinidad y Placentia, y desde allí en dirección oeste hasta Cabo. Aquí tenemos entre cuarenta y una y cuarenta y cinco millas de mar hasta la isla de St. Paul,

con un profundo estrecho de cien brazas, de esta forma el cable eléctrico estaría a salvo de los icebergs. Desde allí Cabo Norte, en Cabo Bretón, está a poco más de veinte millas. Con esta ruta no sólo se podría acercar dos días América y Europa, y si se estableciera la comunicación telegráfica entre Inglaterra e Irlanda, sesenta y dos millas, y su realización actualmente no presenta la menor dificultad. Por supuesto que en Terranova no podemos hacer nosotros la construcción, funcionamiento y mantenimiento del telégrafo; pero supongo que nuestro Gobierno dará facilidades a la compañía, sea inglesa o americana, que como hemos visto, tendría un beneficio incalculable para nuestro país. Tengo la esperanza de que no tardará mucho el día en que St. John sea el primer eslabón de la cadena eléctrica que enlace el Viejo y el Nuevo Mundo.

J.T.M.

ST: JOHN'S, 8 de Noviembre de 1.850.

Esta sugerencia cayó en tierra fértil, y en gran medida haría nacer el primer intento de enlazar la isla de Terranova con la tierra firme de América. Al mismo tiempo un proyecto similar atrajo la atención del Sr. Frederick Gisborne, un operador teleográfico. Al ser un hombre de rapidez de pensamiento, vio instantáneamente la importancia de esta obra, y la abrazó con entusiasmo. Esta sugerencia podía haber venido de cualquier fuente. Tenía mucha experiencia en telégrafos, y se embarcó en la construcción de una línea telegráfica entre Nueva Escocia. No importa quien fuera el primero en tener la idea. Se le podía haber ocurrido simultáneamente a dos mentes inteligentes estudiando el bien público, y el mérito debe atribuirse a los dos por igual.

Pero después de tener esta idea, el Sr. Gisborne la persiguió con una resolución indomable. Los trabajos de este caballero fueron de la mayor importancia para el inicio de esta obra, y soy feliz de testimoniar su celo y energía. Por esta razón voy a citar una carta del Sr. E.M. Archibald, actualmente Cónsul Británico en Nueva York, y anteriormente Procurador General de Terranova:

“Fue durante el invierno de 1.849-50; el Sr. Gisborne, que había estado ocupado como ingeniero en extender el telégrafo eléctrico entre el Bajo Canadá y New Brunswick hasta Halifax, Nueva Escocia, concibió el proyecto de un telégrafo que conectara St. John, el puerto más al este de América, con el continente. Alrededor de las mismas fechas el Dr. Mullock, Obispo de la Iglesia Católica Romana de Terranova hizo pública la misma idea en un diario de St. Johns basándose en su posición geográfica.”

“En la primavera del año siguiente (1.851) el Sr. Gisborne visitó Terranova, y compareció ante la Legislatura, reunida en sesión, y explicó los detalles de su plan, que era una línea por tierra desde St. John hasta Cabo Ray, de una longitud cercana a cuatrocientas millas, y la comunicación entre St. John y Cabo Ray por vapor y palomas mensajeras (todavía no se había tendido el cable entre Dover y Calais), y se esperaba conseguir finalmente por medio de un cable submarino a través del Golfo de St. Lawrence. La Legislatura apoyó el proyecto, y concedió 500 libras esterlinas para que el Sr. Gisborne hiciera una exploración de la línea hasta Cabo Ray, y pasó un acta autorizando su construcción, con ciertos privilegios, y el nombramiento de los comisionados para su redacción. Después de esto, el Sr. Gisborne, que era el jefe de la Compañía Telegráfica Nueva Escocia, regresó a esta provincia, reafirmó su situación, y se dedicó plenamente al proyecto del telégrafo de Terranova. Organizó una compañía local para la construcción de la primera línea telegráfica en la isla, entre St. John y Carbonear, una distancia de sesenta millas, y el cuatro de Septiembre organizó la ardua expedición de explorar la línea propuesta a Cabo Ray, que le mantuvo ocupado durante tres meses, y en la cual padeció varias privaciones, y a duras penas escapó de sufrir una inanición, al tener que atravesar la parte más áspera e inexplorada de la isla<sup>1</sup>. A su regreso informó favorablemente del proyecto a la Legislatura, y proporcionó una estimación del coste, después se dirigió a Nueva York para obtener ayuda en su construcción. El Sr. Gisborne regresó a St. John en la primavera de 1.852, y en este instante aparece un acta de incorporación de una compañía con él (es el único nombre que se menciona) y otros accionistas, que se llamaría Compañía del Telégrafo Eléctrico de Terranova, y se le otorgaba el derecho en exclusiva de construir telégrafos en Terranova durante treinta años, con ciertas concesiones de tierras, para animar las obras, y que se otorgarían a la finalización del telégrafo entre St. John y Cabo Ray. El Sr. Gisborne regresó después a Nueva York, donde organizó, bajo esta carta, una compañía en la cual el Sr. Tebbets<sup>2</sup> y el Sr. Holbrook<sup>2</sup> eran miembros importantes, preparó las finanzas con ellos, y se dirigió a Inglaterra para contratar el cable desde Cabo Ray hasta la isla del Príncipe Eduardo, y desde ella hasta tierra. Regresó en otoño, y en el mes de Noviembre de 1.852 comenzó con un vapor pequeño a tender el primer cable submarino de América, a través del Estrecho de Northumberland, entre la Isla del Príncipe Eduardo y New Brunswick, al poco se rompió el cable, y seguidamente tendió uno nuevo la New-York, Newfoundland, & London Telegraph Company. En la primavera del año siguiente, 1.853, el Sr. Gisborne trabajó vigorosamente para terminar su proyecto favorito (que debía ser en su mayor parte subterránea) entre St. John y Cabo Ray. Ya había construido treinta o cuarenta millas de carretera, y estaba avanzando con toda perspectiva de éxito

cuando, inesperadamente, los que debían proporcionar los fondos a la compañía se negaron a pagar sus facturas, y todas las operaciones terminaron bruscamente. Se mantuvo a los acreedores durante varios meses con la promesa de nuevos fondos de los socios de Nueva York, promesas que finalmente no se cumplieron; y Gisborne, al ser el único ostensible, fue perseguido por todos los lados, perdió todas sus propiedades, y finalmente se le arrestó para responder a las reclamaciones de los acreedores de la compañía. Se mantuvo alegre y honrado hasta el final para aliviar los problemas que se encontraban los pobres trabajadores de la línea.”

Este es el testimonio más honorable al ingeniero que fue el primero en llevar la línea por medio de una selva. Pero no debe confundirse este plan de Terranova con el Telégrafo Atlántico, que no comenzaría a existir hasta un año o dos más tarde. No se planteaba en el primero. El propio Sr. Gisborne dice en una carta, en la que se refiere al proyecto inicial: “Mis planes eran llevar una línea subterránea desde Cabo Race hasta Cabo Ray, lanzar palomas mensajeras y enviar botes a través del estrecho de Northumberland hasta Cabo Bretón, y desde allí, por líneas terrestres, llevar las noticias hasta Nueva York.” Además añade: “Después de haber funcionado bien el cable entre Dover y Calais, preparé un informe [que apareció un año después de la propuesta] en el que dije que las palomas mensajeras se emplearían únicamente durante el tiempo hasta que los experimentos en Inglaterra con cables submarinos pudieran garantizar una prueba similar entre Cabo Ray y Cabo Bretón.” Pero en ninguno de sus informes alude a la posibilidad de tenderlo en medio del Atlántico.

Pero varios años después, cuando el éxito temporal de la Telegrafía Atlántica hizo que se incluyera bajo este nombre a todo lo relacionado con él, parece que él y sus amigos no deseaban suponer que el plan original abarcara esto. Al preguntarle la razón de que no comunicara esta gran idea, respondió: “Porque mis amigos me veían como un visionario, y mis parientes me decían que era una locura firmar una concesión lucrativa del gobierno a favor de una especulación tan laboriosa como la conexión de Terranova. De haber incluido en aquel tiempo la línea Atlántica, habría desaparecido toda confianza en lo anterior, y mi objetivo se habría destruido.” Esta podría haber sido la razón para no dar a conocer al público este proyecto, pero verdaderamente no era razón suficiente para no confiarlo confidencialmente a sus amigos. Difícilmente puede decir un hombre que lo tiene si lo mantiene en absoluta reserva.

Pero si la *idea* de este proyecto se contempló o no, tiene pocas consecuencias para el público, sólo para su reputación. Probablemente algunos cientos tendrían una noción vaga de que esto se podría hacer en un futuro, del mismo modo que se cree que las máquinas voladoras alguna vez surcarán los aires. *Diez años antes*, el profesor Morse había expresado, no como un sueño fantástico, sino como una convicción fundamentada en experimentos científicos que, “se podía establecer una comunicación a través del Océano Atlántico”; por lo tanto la idea no es original del Sr. Gisborne, ni ningún otro parece reclamar esta paternidad.

En la historia de las grandes empresas es curioso como, en el momento del *éxito* final, aparecen como los hongos otros reclamando el honor. Así, cuando en 1.858, parecía ser un éxito la Telegrafía Atlántica, el público sabía quién la había emprendido, hecho y apoyado, y le concedía los merecidos parabienes; pero al instante aparecieron otros en el campo. No habían tomado parte en los trabajos, y reclamaban haber originado la idea. Estos reclamantes se dedicaron a combatir entre ellos. Pero al fin y al cabo, no eran más que peleas. ¿La cuestión no es quién tuvo primero la “idea”, sino quien la tomó como algo práctico; que luchó con las dificultades gigantescas, y entabló batalla hasta conseguir la victoria?

Las actividades del Sr. Gisborne en los comienzos del telégrafo en Terranova es tema de historia. En este trabajo preliminar juega una parte honorable, y posee un título que no se le debe retirar. Merece todos los honores por esta empresa, su coraje y su perseverancia.

Pero la compañía de la cual fue el padre, por la que padeció muchas fatigas, tuvo una vida de unos pocos meses, se vio involucrado en una deuda de cincuenta mil dólares, en gran parte a los trabajadores de la línea, y terminó su existencia con un fracaso ignominioso. La compañía cayó en bancarrota, y se abandonaron los trabajos, que deberían proseguir otras manos más fuertes.

<sup>1</sup> “El cuatro de Diciembre, conseguí terminar la exploración de las trescientas cincuenta millas de bosque y selva. Fue una ardua exploración. Mi grupo original, que eran seis hombres, los sustituí por cuatro indios; de ellos dos desertaron, otro falleció pocos días antes de mi regreso, y el otro, Joe Paul, dice continuamente que está enfermo.”- *Carta del Sr. Gisborne*.

<sup>2</sup> Horace B. Tebbets y Darius B. Holbrook.

## CAPÍTULO II

EL SR. GISBORNE LLEGA A NUEVA YORK. SE PRESENTA ANTE EL SR. CYRUS W. FIELD, QUIEN CONCIBE LA IDEA DE UN TELÉGRAFO A TRAVÉS DEL OCÉANO ATLÁNTICO. ¿PUEDE HACERSE? SE DEBEN DOMINAR DOS ELEMENTOS, EL MAR Y LA ELECTRICIDAD. PREGUNTAS DIRIGIDAS AL TENIENTE MAURY Y AL PROFESOR MORSE. RESPUESTA DEL TENIENTE MAURY. VISITA DEL PROFESOR MORSE. EL SR. FIELD DECIDE EMBARCARSE EN LA EMPRESA.

El Sr. Gisborne salió de Halifax y llegó a Nueva York en Enero de 1.854. Allí pidió consejo a su amigo Tebbets y otros; pero no podían prestarle ayuda. En este estado de suspenso se reunió en el Astor House, con el Sr. Matthew D. Field, un ingeniero que se había dedicado a la construcción de ferrocarriles en el Sur y en el Oeste. El Sr. Field escuchó su historia con interés, y habló a su hermano, Cyrus W. Field, un comerciante de Nueva York, que se había retirado de los negocios el año anterior y había pasado seis meses viajando por las montañas de Sudamérica, de donde había regresado hacía poco. Le presentó el tema, pero encontró a su hermano poco dispuesto para embarcarse en una nueva empresa. Aunque todavía era joven; había vivido muchos años con una intensa devoción por los negocios. Había acumulado una amplia fortuna, y no estaba dispuesto a volver a los cuidados, ansiedades y fatigas de su vida anterior. Pero después de detallarle el plan se despertó su interés, y fueron las dificultades la que estimularon el espíritu de la empresa, al final consintió ver al Sr. Gisborne y le invitó a su casa. Allí pasaron una tarde describiendo la ruta propuesta de su telégrafo, y los puntos que se iban a conectar. Después de partir, el Sr. Field cogió el globo terráqueo que estaba en la biblioteca, y comenzó a darle vueltas. *Mientras hacía esto se le ocurrió la idea de que el telégrafo se podía llevar más lejos, y cruzar el Océano Atlántico.* Al momento de ocurrírsele esta idea, que no es original del Sr. Field, pensó que era el instrumento en manos de la Providencia para llevarlo a cabo. Esta idea era nueva *para él*; pero hacía tiempo que era tema de especulación en las mentes científicas, aunque estas teorías nunca le habían llamado la atención. Pero una vez que asió la idea, se le apoderó de su imaginación, y le llevó a considerar el plan de Terranova como el paso preliminar. De haberse hecho sólo el anterior, nunca lo habría pensado. Únicamente suponía reducir en un día o dos las comunicaciones con Europa mediante botes de relevo o palomas mensajeras. Pero le inspiró otra empresa de mayores resultados, y le animó a iniciar una obra en la que nadie podía prever el final.

Pero era una empresa tan grande que se veía temeraria. Había problemas científicos, que sólo podían resolver los científicos, y tal vez no todos; y que sólo se podían averiguar con la prueba final del experimento. Antes de darle una respuesta definitiva a Gisborne, el Sr. Field decidió acudir a las mayores autoridades de este lado del Atlántico. El proyecto de un Telégrafo Atlántico involucraba dos problemas: ¿Se podía tender un cable a través del Atlántico? y si así era, ¿podría transportar los mensajes?. La primera pregunta era una cuestión mecánica, se necesitaba un estudio profundo del océano, medir su profundidad, averiguar el carácter de su fondo, si era llano, o rocoso y volcánico; y todos los obstáculos que se podían encontrar en los vientos que agitan la superficie, o las corrientes que se deslizaban en aguas profundas. El segundo problema no era mecánico, sino puramente científico, estaban involucradas las leyes de la electricidad, que no se entendían completamente, y que significaba que se aventuraba en terreno desconocido.

Había dos elementos o fuerzas de la naturaleza que se iban a encontrar —el océano y la electricidad. ¿Los podría controlar el hombre? Esta propuesta era suficiente para hacer temblar a la fe o al entusiasmo. ¿Se podría poner riendas al bocado del salvaje mar? El intento parecía una locura, como atar a Jerjes con cadenas, aunque no tan impía. ¿Era posible combatir la fiereza de los vientos y las olas, y tender una línea de continente a continente? Y luego, después de terminar la obra, ¿podría correr la electricidad de costa a costa por la profundidad del océano? Estas eran cuestiones que debían repartirse entre varios cerebros ansiosos, y con el problema de que nadie conocía el trabajo.

Para hacer algo de luz, el Sr. Field escribió dos cartas a la mañana siguiente de su entrevista con Gisborne, una al teniente Maury, jefe del Observatorio Nacional en Washington, sobre las dificultades náuticas que podía conocer, preguntando si el mar era por sí mismo una barrera demasiado grande para vencer; y otra al profesor Morse, preguntando si sería posible telegrafiar a una distancia tan grande como entre Europa y América.

Recibió rápidamente por correo la respuesta del teniente Maury, que comenzaba: “Acabo de recibir su carta, que he enviado al Secretario de la Navy con este mismo tema”. Se incluía una copia para el Sr. Field, en la que daba su meditada opinión. Ya ha sido publicada. Incluimos una gran parte de ella para mostrar las conclusiones a las que llegaron los científicos en los primeros días:

“OBSERVATORIO NAVAL, }  
WASHINGTON, 22 de Febrero de 1.854.

SEÑOR: El bergantín Dolphin de los EE.UU al mando del teniente O.FI. Berryman, se dedicó el verano pasado a un servicio especial en conexión con las investigaciones que está llevando esta oficina relacionadas con los vientos y corrientes del mar. Sus observaciones se han limitado principalmente a la parte del océano por la que pasan los mercantes en las rutas comerciales entre Europa y América, usado como una gran vía pública. El teniente Berryman también tuvo la oportunidad de hacer sondeos en mar abierto a lo largo de la línea entre las costas de Terranova e Irlanda. El resultado es altamente interesante, en lo que se refiere al fondo marino, por la cuestión de un telégrafo submarino a través del Atlántico; por lo tanto será el tema de un informe especial.

“Esta línea de sondeos de profundidad del mar parece ser decisiva en la cuestión de si es practicable un telégrafo submarino entre los dos continentes, *en lo que se refiere a la profundidad del mar*. La distancia entre los puntos más próximos de Terranova e Irlanda es de seis mil millas<sup>1</sup>; y el fondo del mar entre estos dos sitios es una meseta, que parece hecha especialmente a propósito para acoger los hilos de un telégrafo submarino, y mantenerlos a salvo. No es demasiado profundo ni demasiado somero, es lo bastante profundo para que los hilos, una vez han llegado al fondo, permanezcan fuera del alcance del ancla de los buques, icebergs y derivas de cualquier tipo, y lo bastante somero como para que los hilos puedan acomodarse fácilmente en el fondo. La profundidad de esta meseta es bastante regular, aumentando gradualmente desde las costas de Terranova hasta mil quinientas o dos mil brazas al aproximarse a la otra orilla. La distancia entre Irlanda y Cabo San Carlos, o Cabo Luis en Labrador, es algo menor que la distancia entre cualquier otro punto de Irlanda y el punto más cercano de Terranova. Pero la cuestión no es si es mejor tender los hilos desde Terranova o Labrador; ni pretendo considerar la posibilidad de encontrar un tiempo lo bastante calmado, el mar lo suficientemente tranquilo, un hilo lo bastante largo, o un barco lo bastante grande, para tender un carrete de hilo de una longitud de seis mil millas; creo que no hay que temer la empresa e ingenio de la época, ante cualquier problema que surja se encontrará una solución satisfactoria y práctica.

Simplemente me remito a la cuestión relacionada con el fondo del mar, y sospecho que las mayores dificultades prácticas se encontrarán en los sondeos en cualquier extremo de la línea, y no en mar profundo...

Un hilo tendido entre cualquiera de estos dos sitios indicados pasará al norte de los Grandes Bancos, y reposará en la bonita meseta que he aludido, y donde las aguas del mar parecen quietas como en el fondo de una represa. No hay que olvidar que estas razones se han inferido suponiendo que no hay corrientes perceptibles, y no hay agentes agresivos en el fondo del océano en esta meseta telegráfica. Derivo esta inferencia del estudio de un hecho físico que se emplea poco, cuando busco algo no encuentro nada.

El teniente Berryman hizo los sondeos con el aparato de Brooke para subir especímenes del fondo de esta meseta. Los ha enviado al profesor Bailey, de West Point, para examinarlos al microscopio. Este eminente microscopista lo recibió amablemente, y se sorprendió grandemente al descubrir, según me dijo, que estas muestras del fondo marino estaban llenas de conchas microscópicas; según sus propias palabras, ‘*no había una solo partícula de grava o arena*’. Estas pequeñas conchas sugieren que no hay corrientes en el fondo del mar donde se depositaron; el plomo de Broke encontró que estaban depositadas donde habían vivido y muerto antes, y se fueron hundiendo hasta el fondo. De haber corrientes en el fondo, aunque fueran muy suaves, desgastarían y mezclarían estos restos microscópicos con lo que hubiera en el fondo del océano, sea lodo, arena, grava, etc.; pero en ellos no hay la menor partícula de arena o grava. Por esta razón se infiere que ninguna ola o corriente molesta a estos fondos del mar. En consecuencia, un hilo telegráfico depositado allí, permanecería completamente fuera del alcance de cualquier accidente, como si estuviera enterrado en una caja hermética. En consecuencia, en lo referente a la telegrafía submarina, el fondo del mar entre Terranova, o Cabo Norte, en la boca del San Lorenzo, e Irlanda, es perfectamente practicable...

A la vista de este tema, y con el propósito de acelerar la finalización de esta línea, me tomo la libertad de sugerir para su consideración la oferta de las fuentes adecuadas, de ofrecer la compañía un precio por el primer mensaje telegráfico que pase a través del Atlántico”.

Con todos los respetos,  
M.F. MAURY  
Teniente Naval de los EE.UU.

" Hon. J. C. DOBBIN, Secretario de la Navy".

El profesor Morse mostró en su respuesta el mismo interés en el tema, y la prueba es que escribió que viajaría a Nueva York para visitar al Sr. Field. Llegó unos días más tarde, y vio al Sr. Field en su casa. Este fue el nacimiento de un acercamiento que pronto se convirtió en amistad, y que unió a estos caballeros hasta su gran logro. La conversación con el profesor Morse entró de lleno en las leyes de la electricidad aplicadas a la telegrafía, y terminó declarando que tenía completa fe que era algo practicable; lo que significaba que se podía conseguir. Además reconoció que tenía esta fe desde hacía varios años. En una carta escrita el 10 de Agosto de 1.843 para John C. Spencer, el Secretario del Tesoro, el profesor Morse indicaba detalladamente los resultados de varios experimentos que había hecho en la bahía de Nueva York para mostrar la posibilidad de comunicar por medio de la electricidad a grandes distancias, y al final de la misma decía –con palabras que ahora son proféticas “*La inferencia práctica de estas leyes es que realmente puede establecerse una comunicación telegráfica por medios electromagnéticos ja través del Océano Atlántico! Por sorprendente que pueda parecer, confío que con el tiempo se realizará este proyecto*”.

Tuvo la fortuna de que el Sr. Field tuviera un asesor a mano en cuyo juicio se podía confiar. Este era su hermano mayor, David Dudley Field. Vivía al otro lado en Gramercy Park, y permanecían diariamente en comunicación. El telégrafo Atlántico le debe mucho más de lo que el mundo se imagina con su prudente consejo, sabio juicio, y coraje, por su primer impulso y por el espíritu que mantuvo a través de largos años de decepciones y desastres, y cuando sus amigos eran pocos. Además del mejor y más próximo consejero, el Sr. Field abrió el proyecto que se había apoderado de su mente; lo reforzó con sus sabios juicios, finalmente llegó a la conclusión que si podía reunir un número suficiente de capitalistas, podría embarcarse en una empresa que comenzando con la línea de Terranova, incluía nada menos que intentar enlazar el Nuevo Mundo que había descubierto Colón con el Viejo que había sido durante años el hogar e imperio de la civilización. Cómo se avanzó en esta obra en los siguientes doce años es lo que vamos a relatar.

<sup>1</sup> Entre Cabo Freels, Terranova, y Erris Head, en Irlanda, la distancia es de seis mil once millas; entre Cabo Carlos o Cabo Luis, Labrador, al mismo punto, la distancia es de seis mil una millas.

### CAPÍTULO III

ESFUERZOS POR ATRAER A LOS CAPITALISTAS A LA EMPRESA. PETER COOPER, MOSES TAYLOR, MARSHALL O. ROBERTS Y CHANDLER WHITE. LA COMISIÓN SE DESPLAZA A TERRANOVA. OBTENCIÓN DE UNA NUEVA CARTA DE PRIVILEGIO PARA LA COMPAÑÍA TELEGRÁFICA DE NUEVA YORK, TERRANOVA Y LONDRES. REGRESO A NUEVA YORK. SE ACEPTA LA CARTA. SE ORGANIZA LA COMPAÑÍA Y SE CONSIGUE EL CAPITAL.

Y el joven comerciante de Nueva York se dispuso a instalar un telégrafo a través del Océano Atlántico. El diseño tiene al menos el mérito de la audacia. Pero sólo el tiempo podría decir si el final sería sublime o ridículo. En ese momento es cuando se agitó su temperamento sanguíneo y su joven sangre con esta empresa, apenas sabía lo que significaba. Pensaba frívolamente que sólo arriesgaría unos pocos miles en una aventura incierta; pero nunca imaginó que arriesgaría en su éxito toda la fortuna que había acumulado; que sacrificaría toda la paz y quietud que deseaba; y que estaría sin hogar durante doce años, cruzando y volviendo a cruzar el mar, animando su empresa en Europa y América. Pero, el Ser que diseña grandes cosas para el bien de la humanidad, y ha conseguirlo con los medios humanos, no debe correr la cortina que oculta la realidad, ni revelar la difícil subida que lleva a la cumbre; sólo al final, cuando se ha conseguido llegar, al mirar atrás es cuando se ve por donde se ha pasado.

Pero, ¿encontraría a alguien que se quisiera unir a esta temeraria aventura?. Siempre hay aventureros hambrientos de fama que se embarcan en cualquier aventura quiijotesca, que no tienen nada que perder. Pero los hombres con sentido y carácter, los hombres que poseen fortunas, y con el hábito que crean los negocios de observar con calma y sopesar todas las posibilidades; ¿invertirían su capital en empresas que, si fracasan, habrán tirado su dinero literalmente al fondo del mar? Era dudoso, pero se tenía que intentar. Su idea era reunir diez capitalistas, todos ellos caballeros de honor, y que pudieran llevar una pesada carga; que en caso de necesidad, pudieran reunir fácilmente un millón de dólares para cualquier evento.

El primer hombre al que se dirigió fue al Sr. Peter Cooper, que era vecino de su puerta. Encontró en él toda la poca disposición que tiene un hombre de gran fortuna y de buena vida en embarcarse en nuevas empresas. Su aprensión en este caso no era tanto arriesgar el capital, sino ocupar su mente con lo que se le imponía. Estas objeciones cambiaron lentamente hacia otras consideraciones. Mientras paseaban, el gran corazón del Sr. Cooper comenzó a ver que, si se podía conseguir esta obra, sería un gran beneficio público. Prevalcieron estas consideraciones, y lo que comenzó como una especulación privada, se convirtió un interés público. La conferencia terminó con un acuerdo condicional. El Sr. Cooper se uniría si lo hacían otros varios. Al final, como pronto veremos, se convirtió en el Presidente de la Compañía, y en este cargo todavía continúa hoy día.

La temprana adhesión de este caballero fortaleció la nueva empresa. En el millón de habitantes de Nueva York no hay un nombre más conocido, o con más honores, que el de Peter Cooper. Un nativo de la ciudad donde ha pasado gran parte de su vida, la ha visto crecer desde el pequeño pueblo que era antes de la Revolución, y ha crecido con ella. Comenzó con muy pocos medios y limitadas oportunidades, y ha llegado a ser uno de los mayores capitalistas del Nuevo Mundo. Pero muchos consiguen esto a costa de su riqueza, en el proceso de acumulación adquieren unos penosos hábitos, y al final de sus días, el principal objeto de su vida es acumular y mantener. Pero, mientras el Sr. Cooper amasaba su fortuna, también tenía un corazón de príncipe; y usaba su riqueza con una noble generosidad. En el centro de Nueva York hay un gran edificio, consagrado a la "Ciencia y al Arte", en el cual ha gastado seiscientos cincuenta mil dólares, que ha donado espléndidamente a la ciudad. Su objeto es beneficiar a los pobres pero respetables hombres y mujeres de Nueva York. Recordando su limitada educación, ha deseado que los jóvenes de Nueva York, los aprendices y mecánicos, tengan las mejores oportunidades que nunca hayan soñado. Para eso organiza cursos y lecturas de ciencias naturales; ha abierto la mayor sala de lectura en América, que atiende diariamente a miles de lectores; ha ayudado al otro sexo con una Escuela de Diseño para Mujeres, de la que han salido unas cuatrocientas maestras, algunas artistas; que salen al mundo para aprender a vivir honestamente, y para bendecir la memoria de este generoso benefactor. Esta noble institución permanece todavía en el corazón de Nueva York, como un monumento duradero a su fundador.

A pesar de que ha hecho tanto por el público, los que le ven en familia saben que mantiene los sencillos hábitos de su vida, dona cientos de miles de dólares a los demás y gasta muy poco en él; permanece con la misma modestia, igual que un viejo amigo; la pureza, generosidad y la bondad. El acceso de este

hombre a jefe de esta nueva Compañía fue una bendición. Hay que agradecersele; y si en años futuros cientos de cables enlazan el Nuevo Mundo con el Viejo, recordaremos con placer que el nacimiento de esta empresa está relacionada con su honorable nombre.

El siguiente al que se dirigió el Sr. Field fue al Sr. Moses Taylor, un conocido capitalista de Nueva York, relacionado con extensos negocios que llegaban a diferentes partes del mundo, y cuya observación diaria de todo tipo de empresas, sonoras y visionarias, le hacían tal vez un juez severo de cualquier nuevo plan. No tenía tanta confianza personal con este caballero, pero le envió una nota de introducción como amigo, con una línea solicitándole una entrevista, a lo que respondió el Sr. Taylor con una invitación a su casa en una tarde que estaba desocupado. Con el tiempo llegaron a asociarse íntimamente estos caballeros, y recuerdan con agrado esta primera entrevista. El Sr. Field dice: “Nunca me olvidaré de cómo me recibió el Sr. Taylor. Miró fijamente a mis ojos, como si quisiera ver a través de ellos; y después de sentarse, me escuchó cerca de una hora sin decir una sola palabra”. Parecía un comienzo ominoso. Pero su mente vio rápidamente las posibilidades de la empresa, y esa misma noche firmó un acuerdo condicional para entrar en ella similar al del Sr. Cooper.

El Sr. Taylor, después de unirse, animó a su amigo, el Sr. Marshall O. Roberts –un hombre cuya carrera había sido demasiado notable como para olvidarlo. Un nativo de Nueva York, (aunque su padre había sido médico en Gales, y había llegado a este país a principios de siglo) se encontró a los ocho años en un orfanato, sin un amigo en el mundo. A partir de ese momento consiguió todo por su propia industria e indomable voluntad. A los veinte años se embarcó en los negocios, y su historia fue rápidamente una sucesión de grandes empresas. Si relatáramos algunos de los incidentes relacionados con su fortuna, enseguida sonaría más a romance que a realidad. Fue el primero en proyectar estos palacios flotantes que ahora surcan las aguas del Hudson y los grandes lagos. Fue uno de los primeros promotores del Ferrocarril del Erie. Cuando se descubrió oro en California emigró a esta costa, comenzó una línea de vapores que partían desde el istmo de Panamá, y controlaba principalmente el comercio del Pacífico. Su mano reconocía e impulsaba muchas empresas diferentes por tierra y mar. Todo su curso estaba marcado por un espíritu de osadía comercial, que los hombres tildan de temeridad, hasta que ven su éxito, y luego aplauden su maravillosa sagacidad.

El siguiente al que escribió el Sr. Field fue al Sr. Chandler White, un amigo personal hacía varios años, y que se había retirado de los negocios y vivía a unas millas en la parte baja de la ciudad, cerca de Fort Hamilton, en uno de los puntos más bellos con vistas a todo el puerto de Nueva York. Estuvo demasiado lento para dar o argumentar una persuasión. Lo que dijo es que ¿después de haber anclado este punto pacífico, embarcarse de nuevo en los negocios, y perder todo en una empresa cuyo escenario estaba muy lejos, y los resultados muy inciertos? Pero el entusiasmo es magnético, y a la larga prevalecieron las brillantes descripciones de su persuasor.<sup>1</sup>

Ya había cinco caballeros embarcados en la empresa; y el Sr. Field se estaba aplicando a otros para conseguir el número propuesto cuando llegó el Sr. Cooper y le preguntó ¿porqué *cinco* no es tan bueno como *diez*? Apenas había hecho la pregunta cuando recibió la respuesta. Se pusieron de acuerdo, y enseguida fijaron una noche para reunirse en casa del Sr. Field para hablar y examinar la carta de concesión de la vieja compañía, viendo lo que se había hecho y lo que se proponía hacer, las propiedades que tenía y sus deudas; y decidir si la empresa ofrecía suficiente interés para embarcarse en ella. De acuerdo con la reunión, se discutió el tema durante cuatro noches. Tuvo lugar en el comedor de la casa del Sr. Field, la gran mesa permanecía cubierta con mapas de la ruta que debía atravesar la línea telegráfica, y con planes para estimular el trabajo que se tenía que hacer, el coste, y los beneficios que se esperaban conseguir para hacer el trabajo y el capital. El resultado fue un acuerdo por parte de todos para entrar a formar parte de la empresa, si el gobierno de Terranova le garantizaba una concesión en términos más favorables. Era muy importante enviar inmediatamente una comisión a Terranova para poder conseguir esto. No podían ir ni el Sr. Cooper, ni el Sr. Taylor ni el Sr. Roberts; y cedieron al Sr. Field hacer el primer viaje de los más de cincuenta que tuvo que hacer, bien fuera a Terranova o bien al otro lado del Atlántico. Pero al no desear tener toda la responsabilidad, en este primer encuentro iría acompañado por el Sr. White y por el Sr. D.D. Field, cuyo consejo como asesor legal de la compañía, era muy importante en el marco de la nueva concesión que querían obtener para asegurar los derechos de la compañía. En un encuentro posterior este último caballero dijo:

“El acuerdo con la Electric Telegraph Company, y la renuncia formal de esta concesión se firmó el 10 de Marzo [1.854] y el catorce partimos para Nueva York, acompañados por el Sr. Gisborne. La mañana siguiente tomamos el vapor de Boston y Halifax, y la noche del dieciocho partimos desde Halifax para San Juan de Terranova en el pequeño vapor Merlin. En este pequeño vapor pasamos los tres días más desagradables que haya padecido nunca un viajero. Parecía que todas las tormentas del invierno se habían reservado para el primer mes de la primavera. El primer recibimiento de los aventureros del telégrafo hacia Europa fue un viento helado de la costa, un mar helado, lluvia, nieve y tempestad. En la oscuridad

de la noche nadie podía ver de una punta a otra del barco, en medio del aire lleno de nieve que entraba en los ojos de los marineros, con hielo en el agua, y un mar duro y revuelto contra nosotros, el capitán percibió que estaba pasando ante Cape Race gracias a la sonda, de una forma similar a un ciego que camina ayudándose del bastón, pero tan confiado y seguro como si el cielo hubiera estado claro y el mar en calma; la luz de la mañana amaneció con la cubierta, mástiles y vergas cubiertos de un resplandeciente hielo, flotando a salvo entre las montañas que forman la entrada al puerto de San Juan. En este pueblo hospitalario, la primera persona que se nos presentó fue el Sr. Edward M. Archibald, Procurador General de la Colonia, actualmente Cónsul Británico en Nueva York. Apoyó calurosamente nuestro punto de vista, y desde ese momento hasta ahora ha sido un eficaz y consistente pilar de apoyo de la empresa. Por mediación de él fuimos presentados al Gobernador, (Kerr Bailey Hamilton), que también se interesó enseguida por nuestros planes. Emplazó al Concejo que nos recibiera y escuchara nuestro deseo. Poco después de la conferencia, se recibió la respuesta del Gobernador y del Concejo, consintiendo en recomendar a la Asamblea una garantía de interés por 50.000 libras en bonos, una garantía inmediata de cincuenta millas cuadradas de tierra, y otro tanto al finalizar el telégrafo a través del océano, y un pago de 5.000 libras para la construcción de un camino de herradura a través de la isla siguiendo la línea del telégrafo.”

Este fue un comienzo esperanzador, y aunque no se obtuvo todavía la carta de concesión, se aseguró su apoyo oficial y el interés público en el proyecto, que garantizaría la colonia, el Sr. Field permaneció en San Juan durante tres días, luego volvió a embarcar en el Merlín para Halifax y desde allí hacia Nueva York, donde compraría un barco para el servicio de la Compañía, dejando a sus socios la obtención de la carta de concesión y los acuerdos con la anterior compañía. Era necesario tiempo para sellar todos estos acuerdos. Primero, se debía rechazar, la carta de la antigua “Electric Telegraph Company”, o aclarar la nueva carta de concesión para la Compañía, que llevaría el título más comprensivo de “Nueva York, Terranova y Londres”. Esta carta que había sido acordada en su mayor parte por el consejo de la Compañía, durante el viaje a Terranova –había que dejar muy claro que la nueva Compañía era mucho más amplia que la primera. En la carta de concesión anterior se decía:

“La línea telegráfica de esta compañía se ha diseñado estrictamente como un “Telégrafo Intercontinental”. Sus estaciones terminales están en Nueva York, EE.UU. y el Londres, en el reino de Gran Bretaña; estos puntos se conectarán por medio de una línea telegráfica entre Nueva York y San Juan, Terranova, en parte en postes, en parte enterrada y en parte bajo el agua, y *una línea de vapores lo más veloces entre este punto e Irlanda*. Se espera que los viajes de estos vapores no sean superiores a cinco días, y al llevar muy poco tiempo la transmisión de los mensajes entre San Juan y Nueva York, la comunicación entre esta última ciudad y Londres o Liverpool, se podrá hacer en menos de *seis días*. La compañía dispondrá igualmente de un barco de vapor estacionado en San Juan para salir al encuentro de los vapores europeos y americanos, de esta manera se perderá poco tiempo para enviar los mensajes en comparación con los canales de comunicación normales.”

Pero la carta de concesión de la “Compañía Telegráfica de Nueva York, Terranova y Londres”, que era la que se solicitaba, comenzaba declarando en su primera sentencia: “Se ha visto conveniente establecer una línea de comunicación telegráfica entre América y Europa pasando por Terranova.” No se ve una sola palabra de buques rápidos, de comunicación en menos de seis días, sino que apunta a una línea a través del océano. Después una sección autorizando a establecer un telégrafo submarino a través del Atlántico, entre Terranova e Irlanda; otra sección que prohibía a cualquier otra compañía o persona tocar las costas de Terranova o sus dependencias [que incluyen El Labrador] con un cable o hilo teleográfico en cualquier punto durante cincuenta años; una tercera sección garantizando a la Compañía cincuenta millas cuadradas de tierra a la finalización de la línea submarina a través del Atlántico.

En otros aspectos la carta era igualmente liberal. Incorporaba a los socios durante cincuenta años, establecía una perfecta igualdad, con respecto a los corporativos y oficiales, entre los ciudadanos de los EE.UU. y británicos, y permitía que las reuniones de los accionistas se pudieran celebrar en Nueva York, Terranova o Londres.

Hubo algunas dificultades y retrasos para obtener estas concesiones. Era natural que la legislatura de la provincia deseara examinar con detalle las condiciones que les atarían a ellos y sus hijos durante medio siglo. Tengo ante mí los periódicos de San Juan de aquel día, que contienen las discusiones en la Legislatura; y aunque todos testifican el gran interés público en ese estupendo proyecto, también cuidan los intereses de su propia colonia, que van incluidos en el proyecto. Al final desaparecieron todas estas dificultades, la Asamblea aprobó unánimemente la carta de concesión y el Concejo la confirmó.

Este feliz resultado se celebró de la manera que lo celebran los ingleses, con un gran banquete dado por los comisionados de la nueva Compañía a los miembros de la Asamblea y demás dignatarios de la colonia. Tengo ante el reportaje de esta cena en los periódicos de San Juan; y es agradable percibir cómo

todas las clases saludaban calurosamente a la empresa; y se anticipa e incrementa el curso que llevaría, y los muchos beneficios que obtendría su largamente olvidada isla.

Tan pronto se firmaron los papeles, comenzó a moverse la maquinaria y empezaron a girar las ruedas que hacía tiempo que estaban bloqueadas. El Sr. White bajó a Nueva York por cincuenta mil dólares y pagó todas las deudas de la vieja compañía. Un periódico de San Juan del 8 de Abril de 1.854, en medio de un gran artículo detallado sobre el tema, contiene este párrafo, que es muy significativo del estado agónico de la vieja compañía, y de vida de la nueva:

“Hace dos o tres días que la oficina de la nueva Electric Telegraph Company está rodeada por los hombres que han estado contratados el último año en la línea, a los que les están pagando todas sus deudas, debes y demandas contra la vieja asociación. Vemos claramente que la liquidación de estas reclamaciones es un indicio importante de que la nueva Compañía hará al pie de la letra lo que ha prometido cumplir en esta importante empresa”.

A principios de Mayo, los dos caballeros que se habían quedado en Terranova se reunieron con sus socios en Nueva York, se aceptó la carta de concesión y se organizó la Compañía. Al no haber llegado todos los socios el sábado por la noche, y el lunes por la mañana ya se tenían que marchar algunos, se acordó que se reuniera la organización a las seis de ese día. A esta hora se dirigieron a casa del hermano del Sr. Field, y apenas asomaba el sol por las ventanas cuando se formalizó la organización. Se aceptó la carta de concesión, se suscribieron las acciones, y se eligieron los directivos. El Sr. Cooper, el Sr. Taylor, el Sr. Field, el Sr. Roberts, y el Sr. White fueron los primeros directores. Se eligió al Sr. Cooper de presidente, el Sr. White de vicepresidente, y el Sr. Taylor de tesorero.

Esta es una historia corta, y enseguida está contada. Parece algo rápido, media docena de hombres reunidos a primera hora de la mañana y algo de negocios antes de desayunar. ¡Pero donde ponían sus manos! En pocos minutos se suscribió un capital de un millón y medio de dólares, y se puso en marcha una compañía para llevar una línea telegráfica entre San Juan y Nueva York, con una longitud de más de mil millas, y después saltar el océano. No comprendían completamente la magnitud del trabajo, pues se hubieran acobardado al intentarlo. Tampoco se habían apartado la venda que cubría sus ojos y les impedía ver los grandes retrasos, las inmensas fatigas, y la pesada carga de muchos años de fatigas. Esta perspectiva hubiera apartado al espíritu más sanguíneo. Pero la Providencia reunió ese día a hombres fuertes, que se imponían las cargas que podían soportar, abrazarlas, y conducir las hasta el mayor logro que se conoce.

<sup>1</sup> Aunque nos anticipemos un año en el tiempo, no puedo resistir el placer de añadir el nombre de otro eminente hombre de negocios, que más tarde se unió a esta pequeña Compañía, el Sr. Wilson G. Hunt. El Sr. Hunt es uno de los viejos hombres de negocios de Nueva York, que en su carrera, ha mantenido la más alta reputación de integridad comercial, y cuya fortuna es la recompensa de una larga vida de industria honrada. Se unió a la Compañía en 1.855, y desde entonces ha sido un fuerte y leal amigo.

## CAPÍTULO IV

COMIENZO DE LA LÍNEA TERRESTRE EN TERRANOVA. UNA INMENSA TAREA. SE HAN DE CONSTRUIR CUATROCIENTAS MILLAS DE CAMINOS. DOS AÑOS DE TRABAJO. PRIMER INTENTO DE TENDER UN CABLE A TRAVÉS DEL GOLFO DE SAN LORENZO EN 1.855. FRACASO. SEGUNDO INTENTO, CON ÉXITO EN 1.856.

Nada hay más fácil en el mundo que construir una línea de ferrocarril, o telegráfica, *sobre el papel*. Sólo hace falta coger un mapa, marcar los puntos que se han de conectar, y unirlos con una sola raya con un lápiz por donde ha de correr el ferrocarril. Es un pequeño vuelo con la imaginación, las distancias no son nada. Un millar de leguas borradas de golpe. Todos los obstáculos desaparecen. Los valles se ensanchan, y las colinas se reducen, grandes puentes cruzan los arroyos de las montañas, y las simas se saltan con gran seguridad.

Es muy diferente construir una línea de ferrocarril o telegráfica en *la realidad*; hay que llegar con un ejército de trabajadores, con hachas al hombro para talar los bosques, y con palas en las manos para construir la carretera. La poesía se convierte en prosa, y en vez de volar sobre el espacio con las alas de la imaginación, uno lo debe de atravesar a pie, lentamente y con dolorosos pasos. La naturaleza se muestra con toda su fuerza; y como si tuviera su orgullo resentido con el hombre, le opone una barrera tras otra. No se pueden trasladar las montañas con sus ásperas laderas. Las rocas de granito deben partirse por la mitad para que pueda pasar su orgulloso héroe antes de comenzar su marcha triunfal. Los bosques son tan espesos como una jungla intransitable; las ciénagas se hunden profundamente, intentando tragarse al caballo y al jinete; y hasta el proyectista más audaz se sorprende con su propia audacia. Se convierte en una lucha de fuerzas entre el hombre y la naturaleza, en que cada uno lucha a su modo. No se pueden apartar fácilmente las barreras de la naturaleza, sino con el tiempo, fatigas y la “voluntad más inconquistable del hombre”.

Rara vez se han combinado todos estos obstáculos de una manera más formidable para obstruir una obra pública que en la línea telegráfica a través de la isla de Terranova. La distancia de la línea que se debía atravesar era de cuatrocientas millas, y todo el país era salvaje y desolado. Se debía de construir una carretera, no únicamente una línea telegráfica sobre postes a través un país de montañas y ciénagas, entre una maraña vegetal y barrancos rocosos, sobre ríos y lodazales, sino “un camino de herradura practicable, de unos ocho pies de ancho, con puentes de la misma anchura” de un extremo a otro de la isla.

Pero nada les acobardaba, la nueva Compañía comenzó la gran obra con espíritu y resolución. Gisborne había hecho el comienzo, unas treinta o cuarenta millas partiendo de San Juan. Esta era la parte más fácil de toda la ruta, aún estando en la región más deshabitada de la isla. Pero cayó en bancarrota justo cuando dejaba la civilización y se aventuraba en la jungla.

El Sr. White, el vicepresidente, se desplazó a San Juan como Agente General de la Compañía para reanudar el trabajo a una escala mucho mayor; de la construcción de la línea se encargó el Sr. Matthew D. Field como ingeniero práctico. Este último organizó enseguida una fuerza de seiscientos hombres, que se enviaron en destacamentos al teatro de las operaciones.

Comenzaron a aparecer todavía más dificultades. Era necesario mantenerse cerca de la costa para proporcionar todos los suministros para los hombres, y todo se tenía que enviar por mar. Aún navegando por la línea de la costa, había que entrar en bahías, o trepar promontorios. Si se introducían por el interior, debían atravesar un bosque denso y enmarañado. No había ningún camino que les guiara, ni siquiera una senda india. Si se perdían en el bosque debían de avanzar con la brújula, como hacen los marinos en el mar.

Para mantener esta fuerza en el bosque que, al igual que un ejército, no produce nada y consume mucho, se necesitaba una atención constante del comisario del departamento, El pequeño vapor Victoria, que pertenecía a la Compañía, navegaba constantemente a lo largo de la costa, llevando barriles de carne de cerdo y patatas, barriles de pólvora, picos, palas y azadones, y todos los instrumentos de trabajo. Se desembarcaban en las bahías, y desde allí se transportaban, generalmente a hombros de los hombres, sobre las colinas hasta la línea del camino.

En muchos aspectos tenían el carácter de una expedición militar. Se movían en un gran campo. Los hombres se refugiaban en tiendas o en cabañas pequeñas que construían a lo largo del camino. Pero con mayor frecuencia dormían en el suelo. Era pintoresco ver como acampaban en los bosques, brillar sus hogueras por la noche mientras cientos de durmientes fornidos estaban tendidos en el suelo. Algunas veces se veían desde el mar cuando acampaban en las colinas. Era un bello cuadro. Pero estos hombres rudos poco podían hacer cuando se exponían a la furia de los elementos. A menudo caía una lluvia

torrencial, y los hombres se cobijaban en sus pequeñas tiendas, escuchando tristemente el canto del viento entre los árboles, respondiendo al desolado lamento del mar.

Y a pesar de todos estos obstáculos el trabajo avanzaba. Durante todos los largos días del verano, y los meses de otoño, a lo largo de todas las calas y ensenadas la costa sur se escuchaba el ruido de los remos, y el golpe del hacha resonaba a través del bosque.

Pero a medida que avanzaba la estación aumentaban todas estas dificultades. La isla se cubrió de nieve durante cerca de medio año. Vientos cegadores barrían los pantanos, y tapaban los caminos del bosque. A veces la expedición debía permanecer en las cabañas, o esforzarse en avanzar; las penalidades y sufrimientos de estos hombres endurecidos son un capítulo no escrito de la Historia del Telégrafo, y que hasta ahora no se ha contado por completo. Pero

Caballeros de Inglaterra  
que habitan en el hogar en paz,

y que están orgullosos del tamaño de sus dominios, en la vitalidad y fuerza que extienden por todo podemos encontrar otro ejemplo del modo en que hacen las grandes obras en las partes distantes de su imperio

Pero para convertirlo en obra se necesita “trabajar duro” y “a mano”. La ingeniería en el campo debe contar con el apoyo financiero. Aquí fue donde falló la empresa anterior, y ahora se necesitaba vigilar constantemente para que las ruedas se mantuvieran en movimiento. Los directores en Nueva York prestaban una atención diaria. Las mentes que habían bosquejado las grandes líneas necesitaban descender al detalle infinitesimal. Debían mantener a un ejército de hombres trabajando en un punto a miles de millas de distancia, lejos de su vigilancia inmediata. Las demandas de dinero eran grandes y tenían que llegar rápidamente. Todo esto exigía una atención constante. Se necesitaba atender puntualmente a esta empresa, no sólo con dinero, sino también con tiempo y pensamiento, algo poco conocido y que podemos testificar. En otoño del año 1.854 el escritor se trasladó a Nueva York, y acudía casi diariamente a casa del Sr. Field. Durante meses fue casi imposible acudir por las tardes sin encontrar la biblioteca ocupada por la Compañía. Además, de modo informal como en este caso, la familia comenzaba a considerar el “Telégrafo” como una intrusión indeseable, ya que impedía las anteriores tardes sociales de diversión doméstica. Las circunstancias indicaban incesantemente la parte que jugaban los directores en la empresa. A sus incesantes trabajos se debe añadir el testimonio de su paciencia y fidelidad.

Cuando comenzaron los trabajos, esperaban construir en un año la línea a través de Terranova, y terminarla en verano de 1.855. Como anticipación de esto, la Compañía envió al Sr. Field a Inglaterra a finales de 1.854 para encargar el cable para atravesar el Golfo de San Lorenzo y conectar Cabo Ray con la isla de Cabo Bretón. Este fue el primer viaje a través del océano siguiendo las actividades de la línea telegráfica, –al que siguieron más de treinta. En Londres se reunió por primera vez con el Sr. John W. Brett, que poco después estuvo muy unido a la gran empresa del Telégrafo Atlántico. El Sr. Brett era el padre de la telegrafía submarina en Europa, y la finalización de su primer proyecto se debió principalmente al Sr. Crampton, un ingeniero de Londres muy conocido, que les ayudó a ambos con sus consejos y capital. Con su valiosa ayuda había tendido dos líneas a través del Canal de la Mancha. Después de este éxito atravesando estas aguas, creía que se podía tender una línea de continente a continente. Los científicos de Europa no estaban muy convencidos en este punto. La mera sugerencia se recibió con una sonrisa de incredulidad. Pero el Sr. Brett “tuvo fe” desde el primer día, y entró a formar parte de los planes del Sr. Field. Poco después adquirió unas acciones de la línea de Terranova para mostrar su interés –el único inglés que tomó parte en los trabajos preliminares.

Llegó el verano, y aunque no estaba terminado el trabajo en Terranova, estaba avanzando; se terminó la fabricación del cable en Inglaterra y se embarcó en el Sarah L. Bryant para cruzar el mar. La Compañía se anticipó a su llegada y fletó un vapor para Terranova para ayudar a la inmersión a través del Golfo de San Lorenzo. No tenían experiencia alguna sobre el tendido de un telégrafo submarino, y no dudaban que se haría con gran facilidad. Por tanto sería más bien una excursión de placer que una actividad, y creyendo eso invitaron a una gran cantidad de gente para presenciar un espectáculo poco usual.

Tuvimos la suerte de encontrarnos entre los huéspedes, y por lo tanto lo recordamos. Pocas veces se ha reunido en otra expedición un grupo más placentero. En representación de la Compañía se encontraban el Sr. Field, el Sr. Peter Cooper, el Sr. Robert W. Lowber y el profesor Morse, los invitados eran caballeros de toda profesión, –clérigos, doctores y abogados, artistas y editores. Entre nosotros se encontraban los reverendos Field y Gardiner Spring, con sus cabellos blancos, el reverendo J.M. Sherwood; el doctor Lewis A. Sayre. Bayard Taylor, el conocido viajero, el Sr. Fitz-James O’Brien y el Sr. John Mullaly – estos tres últimos como representantes de los principales periódicos de Nueva York<sup>1</sup> Además de ellos también había un gran número de señoras que dieron vida y animación a la compañía.

Todavía recordamos la mañana que salimos. Fue hace once años –el siete de Agosto de 1.855. Nunca se inició un viaje con mejores presagios. El día era brillante. El cielo estaba claro y el agua calmada. Nos encontrábamos en la cubierta del buen barco James Adger; conocido por ser uno de los mejores barcos de la línea Charleston. Era un barco veloz, y cortaba las aguas como una flecha. Cruzamos velozmente la bahía y nos adentramos en el océano, navegando a lo largo de las costas de Long Island. El mar estaba tan tranquilo como un lago. Todos los pasajeros estábamos en cubierta, reunidos en grupos por aquí y por allá, mirando los marinos y la costa. Un primitivo instrumento telegráfico nos entretenía e instruía, especialmente ya que teníamos al profesor Morse para explicar esta invención maravillosa, y que nos permitió a algunos comprenderla por primera vez. Permanecimos en cubierta durante todo el día, vimos cómo se ponía el sol entre las olas, y comenzaban a aparecer las estrellas. Fue un día inolvidable.

En Halifax varios de nosotros dejamos el barco, y fuimos a través de Nueva Escocia, pasando por la encantadora región de Acadia que Longfellow ha hecho interesante en su poema de Evangeline. Desde allí cruzamos la Bahía de Fundy hasta San Juan en New Brunswick, y regresamos por Portland.

El James Adger llegó a Terranova, navegando primero por Port au Basque, cerca de Cabo Ray, donde esperaban encontrar el barco que llegaba de Inglaterra con el cable. Desgraciadamente aún no había llegado. El Sr. Canning, el ingeniero que debía tender el cable, salió con un vapor, pero no divisó al barco. Tuvieron que esperar varios días, y para pasar el tiempo navegaron hasta San Juan, donde les recibió el Gobernador Provincial, y el pueblo les recibió con gran hospitalidad, después regresaron a Port au Basque, donde se alegraron al descubrir al pequeño barco oculto detrás de unas rocas. Se decidió desembarcar el cable en Cabo Ray Cove.

Después de un día o dos de retraso para establecer el extremo en la costa, comenzaron a cruzar el Golfo de San Lorenzo, el Adger remolcaba el barco. El mar estaba en calma, y a pesar de que se veían obligados a moverse lentamente, todo prometía que iba a salir bien, hasta que llegaron a la mitad, estalló un temporal que sacudía tan violentamente el barco que a pesar de su gran tamaño estaba en peligro de irse a pique. Después de esperar en vano durante cuatro horas por si amainaba, el capitán cortó el cable para salvar el barco; de esta forma, después de haber tendido cuarenta millas, se perdió irremisiblemente, y el Adger regresó a Nueva York.

Esta pérdida se debió en parte a la dureza de la tormenta, y en parte a que el barco que llevaba el cable no se adaptaba a este trabajo. Era un barco de navegación, y debía remolcarlo otro barco. De este modo era imposible regular su movimiento. Era demasiado rápido o demasiado lento. El mar lo hacía cabecear, tan pronto daba una sacudida hacia adelante como retrocedía hacia atrás. La experiencia demostró que el cable debía tenderlo un barco de vapor que podía controlar su propio movimiento, navegando libremente cuando todo iba bien, vigilando su velocidad instantáneamente cuando era necesario reducir la tensión, o deteniéndose para cubrir una agujero en el fondo del mar.

Esta primera pérdida del cable supuso una gran decepción para la Compañía. Se detuvo toda la empresa durante un año. Se necesitaban varios meses para construir un cable nuevo. La estación estaba tan avanzada que no se podría tender antes de terminar el verano. ¿Sería extraño que alguno de esta pequeña banda preguntara si no habían tenido ya bastantes pérdidas, y la mejor razón para detenerse en vez de continuar e ir más lejos no sería echar sus tesoros al mar?

Pero esta era una pequeña Compañía con un gran ánimo y determinación que no se podía menospreciar; y que siempre gritaba: “¡Una vez más a la brecha, amigos!” Después de algunas deliberaciones se resolvió hacer otro intento. El Sr. Field volvió a navegar hacia Inglaterra para contratar otro cable, que se hizo a tiempo y se envió al verano siguiente. A su vez, y con la experiencia ganada, la Compañía no invitó a nadie y no hizo ninguna representación. El cable se embarcó en un buque de vapor adaptado a este propósito. Se tendió sin ningún accidente, y trabajó perfectamente durante nueve años.

Mientras tanto las obras en tierra habían continuado sin cesar. Después de una labor increíble, la Compañía había construido un camino y un telégrafo de un extremo a otro de Terranova, cuatrocientas millas; y por si no era bastante, también se había construido otra línea, de una longitud de ciento cuarenta millas en la isla de Cabo Bretón. Se había hecho la primera parte del trabajo. Se había llevado el telégrafo fuera de los EE.UU. por medio de las provincias británicas hasta San Juan de Terranova, a una distancia de cerca de mil millas de Nueva York.

El coste de la línea, tirando grueso, había sido de un millón de dólares, los cuales, con pequeñas excepciones, habían recaído sobre los proyectistas originales –el Sr. Field había puesto doscientos mil dólares –y el Sr. Cooper, el Sr. Taylor y el Sr. Roberts poco menos. No había aparecido ningún otro contribuyente más aparte de los seis subscriptores originales, excepto el profesor Morse, el Sr. Robert W. Lower, el Sr. Wilson G. Hunt y el Sr. John W. Brett. La lista de directores y oficiales permanecía como al principio, excepto que ese año, 1.856, falleció el Sr. White, y el Sr. Hunt ocupó el sitio de director, se eligió al Sr. Field como vicepresidente, y al Sr. Lowber de secretario. En todas las operaciones de la Compañía, recayeron principalmente sobre el Sr. Field las diversas negociaciones, el plan, las obras, la inspección de su ejecución y la correspondencia con los oficiales y demás.

Después de dos largos y difíciles años, estos osados proyectistas habían conseguido la mitad de su trabajo. Habían pasado por tierra, bajo el Golfo de San Lorenzo y habían llegado al punto más alejado de la costa americana, permanecían sobre los acantilados de Terranova, mirando hacia el amplio mar.

<sup>1</sup> Las cartas del Sr. Taylor, que aparecieron publicadas primero en el *Tribune*, se recogieron en uno de sus volúmenes de viajes. El Sr. O'Brien, un brillante escritor, que después se distinguió en nuestra guerra civil luchando bravamente por su país de adopción, envió algunas cartas animadas al *Times*. Pero el Sr. Mullaly, que compareció por el *Herald*, fue el que acompañó con más perseverancia al Telégrafo. No sólo acompañó a esta expedición, sino a otras varias. Estuvo a bordo del Niágara en 1.857, y nuevamente en ambas expediciones de 1.858; y en el triunfo final del cable, preparó un volumen, que publicó Appleton, narrando la historia de la empresa. Contiene la más completa narración de estas expediciones que se han dado al público. Me he tenido que referir frecuentemente a este libro, y puedo dar testimonio de su interesante narración. Está escrito con ánimo, y sin duda tendrá una larga vida, aunque el cable no tenga un buen final.

## CAPÍTULO V

SONDEO DEL FONDO DEL MAR. EL ANTIGUO MÉTODO DE LA CUERDA Y LA BALA. EL INDICADOR DE MASSEY. LA INVENCION DEL TENIENTE BROOKE. CRUCERO DEL DOLPHIN EN 1.853, Y EN EL ARCTIC EN 1.856. EL BRAVO TENIENTE BERRYMAN. SONDEOS DEL COMANDANTE DAYMAN, DE LA MARINA BRITÁNICA, CON EL CYCLOPS EN 1.857. EL FONDO DEL ATLÁNTICO. PROFUNDIDADES EN DIFERENTES PARTES. LA MESETA TELEGRÁFICA. MONTAÑA SUBMARINA EN LA COSTA DE IRLANDA.

Hark! ¿Has oído hablar del mar?

El Rey Lear

Cuando un hombre de tierra adentro, nacido entre las montañas, llega a la costa, y permanece por primera vez en la costa del mar, se extasía con un sentimiento de temor reverencial y maravilla, mezclado con terror. Allí está, una superficie, con nada que le recuerde algo parecido a un pico de sus colinas nativas. Y es tan grande, extendiéndose más allá del horizonte, y por todas partes del mundo; con sus mareas y corrientes que corren desde el ecuador hasta el polo; con sus profundidades desconocidas y su movimiento sin cesar; es el mayor emblema de majestuosidad y fuerza –un símbolo del propio Dios.

Esto es proporcional –el misterio es el terror que siente. Un temor vago que siempre rodea a lo desconocido. ¿Y que hay más desconocido que el fondo insondable del mar? Durante miles de años los barcos han navegado por él, igual que pájaros alados, pero su naturaleza ha permanecido más allá del alcance del hombre.

El hombre marca la tierra con ruina,  
Su control se detiene en la costa.

Y lo poco que conoce del océano es principalmente su *superficie*, donde soplan los vientos, y las olas se deslizan sobre él. Sabemos algo de sus mareas y corrientes observadas en diferentes partes de la tierra. Hemos visto en nuestras costas el gran Gulf Stream –una tranquila corriente de agua poderosa y misteriosa, que surge de las regiones tropicales, derrama su cálida corriente, de una anchura de sesenta millas, directamente en las frías aguas del Atlántico Norte; y girando, crea un clima cálido en todos los países del Oeste de Europa. Los viajeros nos hablan de la ruta de los vientos que soplan a través del Pacífico, y de los terribles monzones en los mares de China e India. Pero todo ello no revela lo que está pasando a unas brazas de su superficie. Los viejos lobos de mar saben maravillosos cuentos de pescadores de perlas, que aguantando la respiración, se sumergen hasta unos pocos pies; pero salen medio muertos y con poco que contar excepto de los espantosos monstruos de las profundidades. En los naufragios se emplea la campana, pero los viajeros sólo salen con narraciones de ruina y riquezas, de oro, gemas y la muerte de los hombres que reposan en el fondo marino. ¿Es este el fondo del mar? ¿Es un reino de muerte, el sepulcro del mundo? Nadie puede contestar. Los poetas pueden cantar a las cavernas del océano, pero el ojo de la ciencia todavía no ha llegado a estas pavorosas profundidades que nunca alcanzan las tormentas.

Además es maravilloso que lo poco que sabemos del verdadero carácter del océano es de fecha reciente. Los navegantes han intentado saber a menudo la profundidad. Cuando el mar estaba en calma se divertían dejando bajar una línea larga con una bala de cañón como peso para ver si podían tocar fondo. Pero los resultados eran muy inciertos. Algunas veces la línea descendía millas y millas, pero nadie sabía si descendía en línea recta, o si las corrientes submarinas la movían a un lado y otro.

Pero era necesario determinar el carácter del océano antes de pasar el golfo y el Atlántico. ¿Cómo era el fondo del mar donde iba a descansar el cable?. El fondo del océano ¿era una amplia llanura, o las fuerzas volcánicas habían hecho crecer picos montañosos con muchas gargantas y precipicios entre ellos? ¿Cuál era el carácter de esta parte del suelo oceánico? Por todo el globo hay islas, como el Pico de Tenerife, surgido por una fiera erupción de la corteza de nuestro planeta, que eleva tremendos acantilados del mar. ¿Cómo serán los mismos acantilados que permanezcan *bajo* las olas a miles de brazas de profundidad? ¿Podría haber islas que no asomaran la cabeza sobre la superficie, y que estuvieran situadas en la ruta entre Europa y América; o tal vez habría una sucesión de montañas, sobre las que se debiera tender el

cable, y al colgar sobre las alturas hacerle balancear las mareas, hasta al final romperlo y enviarlo al abismo? Se tenían que encontrar los posibles peligros; y no era nada seguro avanzar un solo paso sin explorar primero el suelo del Atlántico Norte.

El progreso de las invenciones fue rápido en tierra, y al final se encontró un modo de penetrar en el mar, y a su vez el hombre echar un vistazo al fondo. Para medir la profundidad con algo matemáticamente preciso se introdujo un instrumento conocido entre los marinos como el Indicador Massey, el método se explicó claramente en un artículo que apareció en uno de los diarios de Nueva York, (el Times) sobre los sondeos hechos por el Telégrafo Atlántico:

“El sistema antiguo es una cuerda pequeña, que tiene las distancias marcadas por cientos de brazas, y con un peso de treinta o cincuenta libras, la profundidad se mide con la longitud de la línea largada. Este fue el aparato más natural, y que se ha empleado desde los primeros tiempos. La experiencia nos ha dado algunas normas para su uso, evitando algunos errores causados por la deriva. Aún así la medición de las profundidades en el inmenso océano es problemática, y un problema debido a la negativa de gran parte de las primeras autoridades científicas a trabajar a bordo. En los últimos cincuenta años comenzaron a diseñarse los perfeccionamientos mecánicos de este método sencillo e impreciso. Se intentó averiguar la profundidad con el aumento de presión, por medio de explosiones submarinas, o con otros planes igualmente impracticables. Al final se observó la perfecta regularidad del movimiento de una rueda en forma espiral al avanzar en el agua. Los experimentos indicaron que ninguna otra causa afectaba a esta regularidad, y podía considerarse de una gran exactitud, y con un mecanismo se podrían registrar sus revoluciones con precisión matemática. Enseguida se empleó mucho en los barcos. Era tan preciso que se introdujo incluso en los experimentos científicos. La línea básica para la precisión requerida estaba ahí, y la mayor autoridad de la Royal Navy creía que nunca fallaba. En este momento se propuso aplicarlo al movimiento perpendicular como un movimiento horizontal entre las aguas, y el aparato de Massey prometió resolver los problemas de la geografía submarina que no se podían resolver con el viejo método de medir la profundidad hundiendo un peso, y desaparecieron algunas causas de errores considerables bajo las aguas.”

Para completar más nuestro conocimiento del mar, se necesitaba una cosa más –un método no sólo de alcanzar el fondo, sino de tomar una muestra de él y sacarla a la luz del día. Este se preparó.

El mundo tiene un medio de averiguar lo que hay en el fondo marino gracias al genio inventivo de un teniente de la Marina de los EE.UU., el Sr. J.M. Brooke. Es un dispositivo muy simple, en el cual el peso que se emplea para hundir la línea de medición, *se desprende al golpear el fondo*, libera la línea y puede subir rápidamente hasta la superficie sin peligro de rotura. Bajo el peso, hay una varilla que se introduce en el cieno, con una válvula abierta, que se cierra con un muelle y recoge una muestra del fondo que se sube a la superficie y se sitúa bajo el microscopio ante el ojo agudo de la ciencia. Con este sencillo instrumento los diestros marinos exploran el fondo del océano sintiéndolo literalmente. Con una línea larga se lleva a las mayores profundidades, el extremo es similar al extremo de la trompa de los elefantes, es como un dedo delicado que recoge la arena y las conchas que hay en el fondo del mar. Las importantes conclusiones que se derivan de esta inspección sobre el fondo del mar ya se han indicado en la carta del teniente Maury que se ha presentado anteriormente.

Podemos considerarlo como un hecho providencial, que apareciera en el momento adecuado para esta gran empresa que en ese momento era desconocida, y ya se había hecho el año anterior una exploración parcial del Atlántico en 1.853. El teniente Berryman fue el primero que aplicó este método nuevo para sondear el fondo del mar en la parte del Atlántico que hay entre Terranova e Irlanda, con los resultados más sorprendentes y satisfactorios. Pero para eliminar toda duda se deseaba hacer una nueva exploración. El Sr. Field se desplazó a Washington y en nombre de la Compañía solicitó al Gobierno una segunda expedición.

Se concedió esta solicitud, y se asignó este servicio al Arctic, bajo el mando del gallardo teniente Berryman. El dieciocho de Julio de 1.856 zarpó de Nueva York, y al día siguiente el Sr. Field partió en el Baltic hacia Inglaterra para organizar la Compañía Telegráfica Atlántica. El Arctic procedió hacia San Juan, y desde allí, con un ojo avizor y una mano tranquila, este auténtico marino siguió el “confuso y peligroso camino” de las profundidades. En tres meses llegó a la costa de Irlanda, habiendo hecho la exploración en el gran círculo que debería seguir el telégrafo por el camino más cercano entre el Viejo y el Nuevo Mundo. El resultado confirmó completamente la existencia de una gran meseta bajo el océano, extendiéndose completamente de un hemisferio a otro.

No puedo dejar de recordar el nombre de este gallardo oficial, que prestó este servicio a la ciencia y a su país. El teniente Berryman está en la sepultura. Falleció en la Marina de su país, y con ardiente devoción a su servicio. Cuando acababa de estallar la gran guerra civil hace cinco años se encontró en una dolorosa posición para un hombre de gran corazón, que amaba a su país y al estado donde había nacido. Era un

sureño, un nativo de Winchester, Virginia, y se le asignó servir al Sur. Cuando se hizo el primer ataque a los fuertes y arsenales Sureños estaba al mando del Wyandotte, en el puerto de Pensacola, Florida. Sus oficiales, que casi todos ellos eran sureños, tenían una simpatía secreta por la rebelión. De esta forma en el barco todas las influencias le podían haber seducido y debilitar su lealtad. Pero su honor nunca dudó ni un momento. Se mantuvo firme y leal a su bandera. No sabía quién le decía la verdad, y debía mantenerse vigilante día y noche contra la sorpresa y traición. El teniente Sleinmer, comandante de Fort Pickens, da testimonio de los incesantes esfuerzos del teniente Berryman no sólo en el barco, sino también en el fuerte que se habría perdido. Perdió su vida en la batalla por la victoria de su país. Sus constantes esfuerzos le hicieron caer en una fiebre cerebral, de la cual falleció. Su esposa, también nativa de Winchester, cuando se acercaba la guerra a su hogar, se trasladó a Baltimore, diciendo que “no quería vivir bajo ninguna otra bandera por la que había vivido y muerto su esposo”.

Fue por el honor de la Marina Americana por lo que hizo estos sondeos de la profundidad del mar. Pero después de su segundo viaje de exploración, el Sr. Field solicitó al Almirantazgo Británico “que hiciera los sondeos que pudieran necesitarse entre Irlanda y Terranova, y verificar los hechos del teniente Berryman”. En respuesta a esta solicitud el Gobierno envió al año siguiente un barco para hacer otra exploración del mismo fondo oceánico. Este era el vapor Cyclops, que se puso bajo el mando del teniente comandante Joseph Dayman, de la Marina Británica, un oficial que había acompañado al capitán Sir James Ross cuando hizo sus sondeos en el Atlántico Sur en 1.840, cuando alcanzó una profundidad de dos mil seiscientos sesenta y siete brazas; y que por su inteligencia y celo, estaba preparado admirablemente para este trabajo. Hablar ahora de esta *tercera* exploración es anticiparse al tiempo. Pero servirá al propósito de unidad y claridad en esta narración incluir todos estos sondeos del fondo marino en un capítulo. Se dirigió al puerto de Valentia en Irlanda, y desde allí prosiguió hacia Terranova lo más recto posible siguiendo el arco de un gran círculo. “Los sondeos de las primeras millas a partir de la costa fueron frecuentes, e indicaron un descenso a medida de se alejaba de la costa”.

Estas ordenes se ejecutaron con exactitud. Se tomaron todas las precauciones para que la información obtenida fuera precisa y exacta. Mientras se estaba haciendo un sondeo se dejaba flotar al barco, y la proa se mantenía lo más posible en el mismo punto, de esta forma la línea descendía perpendicularmente. Esto se repitió cada pocas millas hasta que se encontraron muy adentro en el Atlántico, donde la igualdad en general de las profundidades hacía que los sondeos se hicieran cada veinte o treinta millas. Se terminó la exploración, y los resultados obtenidos tuvieron un gran valor para determinar la geografía física del mar.

Las conclusiones del Comandante Dayman confirmaron en general las del teniente Berryman, aunque al comparar las cartas preparadas por los dos se observan algunas diferencias que se han de notar. Ambas están de acuerdo en que el carácter general del fondo del océano a lo largo de esta latitud es una vasta llanura, similar a las estepas de Siberia. Pero en la carta de Dayman en fondo del mar *no parece una superficie tan muerta* como la de Berryman. (Esto se debe en parte a la diferente ruta que siguió Dayman, pasó un poco más al norte que la ruta había seguido Berryman.) El fondo es más desigual, y en una pequeña parte de la carta aparecen colinas y valles. Cuando consideramos las amplias distancias, estas irregularidades no parecen mayores que las ondulaciones de nuestras praderas del Oeste. “En este espacio”, dijo Dayman, “que había llamado Maury como meseta telegráfica, aunque se han hecho múltiples sondeos en ella, tenemos unas profundidades que van entre cuatrocientas cincuenta hasta dos mil cuatrocientas brazas, pero son pequeñas irregularidades en su superficie, y no presenta dificultades nuevas al proyecto del tendido del cable a través del océano. Su importancia aumenta cuando se considera el espacio por donde se distribuye (treinta grados de longitud).”

Según Berryman y Dayman, la profundidad del océano en esta meseta mide poco más de dos mil brazas, o veinte mil pies –una profundidad no muy superior a dos millas. Esto no es muy grande si lo comparamos con las enormes profundidades en otras partes del Atlántico;<sup>1</sup> donde si se pudiera “lanzar al mar” el Pico de Tenerife se hundiría toda la isla, con montaña y todo, mientras que la alta cúspide del Mont Blanc se alzaría unos pocos pies sobre las olas.

La única excepción a esta profundidad uniforme está a unas doscientas millas de la costa de Irlanda, donde en una docena de millas, el fondo se hunde desde quinientas cincuenta hasta mil setecientas cincuenta brazas! “En 14° 48’ oeste” dice Dayman, “tenemos rocas a quinientas cincuenta brazas, y en 15° 6’ oeste tenemos cieno a setecientas cincuenta brazas. Es la mayor inclinación en todo el océano”. “En poco más de diez millas de distancia hay una variación de profundidad de siete mil doscientos pies”. Esto parece una zambullida enorme, en especial al pasar de roca dura a cieno marino.

Berryman también indica este fuerte declive, y se ha observado en las diversas pruebas de tendido del cable En la segunda expedición de 1.858, mientras se aproximaba en Agamemnon a la costa de Irlanda, leemos en el informe de su viaje: “A las cinco de la tarde se alcanza la montaña submarina que divide la meseta telegráfica de la costa irlandesa; el súbito descenso de las aguas tiene un efecto muy marcado en el cable, y debe reducirse la velocidad de él a cada minuto. Se ha de dejar un gran bucle para las irregularidades que pudieran existir, todavía no descubiertas por la línea de sondeo”.

Se consideró a esta montaña submarina como el punto más peligroso en todo el fondo del Atlántico, y al principal punto de preocupación en el tendido del cable a través del océano. Y después de todo, un ascenso o descenso inferior a una milla y media en diez millas no es de un grado imposible de pasar. Sondeos más recientes lo han reducido todavía más. El capitán Hoskins, de la Marina Real, ha hecho una segunda exploración, con resultados mucho más favorables. La ladera de la montaña, según se dice, no es mucho más inclinada que Holborn Hill en Londres, o Murray Hill en Nueva York.<sup>2</sup> Pero tal vez la mejor respuesta a los temores en este punto es que en 1.857, 1.858 y 1.865 el cable pasó por ella sin dificultad. En 1.857 el Niagara estaba a cien millas mar adentro cuando se rompió el cable. En 1.865 la resistencia a la tensión no se mejoró en más de cien libras.

Después de la profundidad del océano, era importante averiguar la naturaleza de su fondo. ¿Sería un vasto fondo rocoso, la corteza de hierro del globo calentado por fuegos internos, y que se curvaría como una bóveda sobre el caliente centro de la tierra, un fuerte arco que aguanta el peso de todos los océanos?, ¿o sería simplemente arena similar a la que hay en las playas?, ¿o un cieno tan suave como el que se deposita en los pantanos? La presión de una columna de agua de dos millas de altura sería igual a cuatrocientas atmósferas. ¿Sería esta presión lo suficiente alta como para aplastar cualquier substancia que llegara a esta profundidad? Estas eran las preguntas que se debían de contestar, y de las que dependía la posibilidad de tender un cable por el fondo del Atlántico.

Se resolvió el problema mediante el ingenioso dispositivo del teniente Brooke, ya que permitía recoger fragmentos del fondo marino; y ante nuestra sorpresa, en vez de encontrar que el fondo del océano eran grandes nervaduras de granito, este forro interior era tan suave como una camisa de seda. El suelo del fondo del mar no tenía la dureza de la arena o grava. Era cieno, igual que el de nuestros ríos, y era tan suave como el musgo que cubre las piedras viejas de las orillas de los ríos. Al principio el teniente Berryman pensó que era arcilla común, pero la conservó con cuidado, y al observarla con un potente microscopio, descubrió que estaba compuesto ¡de miríadas de conchas demasiado pequeñas para verlas a simple vista!.

Tan sólo este hecho fue una revelación. Qué historia nos cuenta sobre las formas de la existencia animada que puebla el mar. “Sabemos que los océanos bullen de vida. De los cuatro elementos de los antiguos filósofos –el fuego, la tierra, el aire y el agua –tal vez sea el mar donde abundan más las criaturas vivas. El espacio ocupado en la superficie de nuestro planeta por las diferentes familias de animales y su abundancia es inversamente proporcional al tamaño del individuo. Cuanto más pequeño es el animal, mayor es el espacio ocupado por sus iguales. Tomemos el elefante y su abundancia, o un animal microscópico y comparémoslos. El contraste entre el espacio ocupado es tan sorprendente como el arrecife de coral de una isla con las dimensiones de una ballena. El cementerio que poseen los corales es mucho mayor que el cementerio de los elefantes”.<sup>3</sup>

Estas pequeñas criaturas, cuyos semejantes están en el fondo del océano, probablemente no vivan allí, en el fondo todo es oscuridad, y las conchas, al igual que las flores, necesitan la luz y el calor del sol. Este es su sepulcro, no el sitio donde habitan. Probablemente vivan cerca de la superficie del océano, y después de su corta vida, se hundan hacia las tranquilas aguas de debajo. ¡Qué trabajo de la vida y la muerte se ha acumulado durante años en las profundidades del mar! Miríadas sobre miríadas, desde la mañana de la creación, han estado cayendo como copos de nieve, hasta cubrir literalmente el fondo del mar.

Igualmente resulta significativo que estas conchas no estén rotas. No sólo permanecen como eran, sino conservadas de forma perfecta. Los organismos más diminutos y delicados, frágiles como el rocío de una flor, se encuentran sin daño alguno. La misma fuerza que actúa en la caída de un gorrión preserva estas cosas tiernas y frágiles, y después de su breve existencia, se depositan gentilmente en el seno de la fuerte madre para su eterno descanso.

La importancia de este descubrimiento resulta obvia en el problema de la telegrafía submarina. Para desmentir más el fondo oceánico, estos restos se han tenido que desplazar mucho sobre el fondo acuoso. Y si estas conchillas continúan ilesas, es seguro que una sirga de hierro permanezca con total seguridad. Allí abajo no hay corrientes rápidas, las olas no agitan este mar sin sol. Las aguas no se mueven; y sobre ellos puede reposar el gran nervio que pase de un continente a otro. En vez de ser agredido por los elementos que le rodean, permanecerá incólume a través de generaciones sucesivas de hombres, hasta que el mar desaparezca.

<sup>1</sup> “El fondo oceánico del Atlántico Norte es un estudio curioso, en algunas partes está surcado por corrientes, en otras presenta bancos, tal vez las acumulaciones de los escombros de estos ríos oceánicos durante incontables años. Hacia el oeste, el Gulf Stream se vierte a lo largo de un fondo de una milla a una milla y media de profundidad. Hacia el este de ella, y al sur de los Grandes Bancos hay una base, de ocho o diez grados cuadrados, donde el fondo alcanza una depresión mayor que los mayores picos de los Andes o el Himalaya –una línea de seis millas no ha conseguido alcanzar el fondo. Si tomamos un perfil del fondo Atlántico en nuestra latitud, encontraremos una depresión mayor que cualquier elevación montañosa de nuestro continente. Se podrían apilar

cuatro o cinco Alleghanies, y además añadirle el Pico Fremont antes de que pudiera asomar a la superficie. Entre las Azores y la desembocadura del Tajo desciende hasta tres millas”.

<sup>2</sup> Lo siguiente es un extracto de un artículo reciente en el London Times: “La parte más peligrosa de este curso se suponía que sería la súbita elevación o banco en la costa oeste de Irlanda, y donde se supone que el agua se hunde en unas pocas millas desde trescientas brazas hasta casi dos mil. Es natural que los ingenieros telegráficos hayan visto con alarma a este descenso rápido, y esta alarma ha llevado al capitán Dayman a hacer una precisa exploración mediante sondeos en todo el banco, bajo instrucciones del Almirantazgo. El resultado de esta exploración muestra que el supuesto banco, o acantilado submarino, es una pendiente gradual de cerca de sesenta millas. En esta larga cuesta la diferencia entre la mayor altura y la mayor profundidad es de sólo ocho mil setecientos sesenta pies; de esta forma la pendiente media es, en números redondos, de ciento cincuenta y cinco pies por milla. En ferrocarriles se considera un buen gradiente de uno por cien pies, o cincuenta y tres por milla. De hecho, en lo que han podido demostrar los sondeos, hay pocas pendientes en el fondo del Atlántico como la de Holborn Hill. Por ninguna parte el fondo es rocoso, y con excepción de unas pocas millas, que hay guijarros, en el fondo sólo hay lodo, cieno o arena”.

<sup>3</sup> Geografía física del Mar de Maury.

## CAPÍTULO VI

EL SR. FIELD VIAJA A INGLATERRA PARA ORGANIZAR LA COMPAÑÍA TELEGRÁFICA ATLÁNTICA. CONFERENCIA CON JOHN W. BRETT. SE PIDE EL CONSEJO DE LOS INGENIEROS Y ELECTRICISTAS. RESULTADO DE LOS EXPERIMENTOS. PETICIÓN DE AYUDA AL GOBIERNO. CARTA DE LA TESORERÍA. SE LLEGA A UN ACUERDO CON LOS SRES. BRETT, BRIGHT Y WHITEHOUSE PARA CREAR UNA COMPAÑÍA. LA COMPAÑÍA SE PRESENTA ANTE EL PÚBLICO BRITÁNICO. SE CONSIGUE EL CAPITAL Y SE ORGANIZA LA COMPAÑÍA. ELECCIÓN DE LA JUNTA DE DIRECTORES. CONTRATO DEL CABLE.

Hasta ese momento el Telégrafo que estaba destinado a pasar el mar había sido una empresa completamente americana. Había comenzado, y durante dos años, había sido sostenida únicamente por capital americano. Salvo unas pocas acciones compradas por el Sr. Brett, que difícilmente puede contarse como una excepción, no había llegado ni un sólo dólar del otro lado del Atlántico. Además, no se había conseguido ni un sólo dólar de *fuera* del pequeño círculo original. No habían salido al mercado ni bonos ni acciones; nadie preguntaba por una subscripción. Si necesitaban dinero, tenían que firmar los cheques. Se emitieron de una vez doscientos cincuenta mil dólares en bonos, que los adquirieron ellos mismos de forma inmediata. Pero los que llevaban la carga en una sola mano, y que arriesgaban perder todo en caso de fracasar, querían tener todo el honor en caso de éxito.

Había llegado el momento largamente meditado de intentar llevar el Telégrafo a través del océano, y se pensó que la Gran Bretaña, a cuyas costas iba a llegar, debería unirse en los trabajos. De acuerdo con esto, en el verano de 1.856, y tras terminar todo lo que había que hacer en América, el Sr. Field se embarcó con su familia para Inglaterra. El mismo día que se embarcaba tuvo el placer de ver a su amigo, el teniente Berryman, en su segundo viaje para hacer sondeos a través del Atlántico.

En Londres se dirigió inmediatamente al Sr. John W. Brett, con el cual había discutido el proyecto de un Telégrafo a través del Atlántico en su anterior visita a Inglaterra, y encontró inmediatamente su consejo y cooperación. Al continuar adelante con esta historia, es una melancólica satisfacción referirse a este trabajador en esta empresa que no vivió para ver su gran triunfo final. El Sr. Brett, al igual que Berryman, ha fallecido. Pero fue a la sepultura después de una vida útil y con honores. Era uno de los hombres de la nueva era de la escuela de Stephenson y Brunel, que creía en los maravillosos logros que todavía había de hacer la inventiva humana, convirtiendo para el servicio del hombre las maravillas de los descubrimientos científicos. Fue uno de los primeros en ver las inmensas posibilidades del telégrafo, y creía que debía de pasar por tierra y bajo el mar. Fue el primero en tender un cable a través del Canal de la Mancha, y con esto puso en comunicación instantánea las dos mayores capitales de Europa —un logro que aunque es pequeño comparado con lo que se ha hecho desde entonces, fue tan maravilloso que su éxito se recibió con sorpresa e incredulidad. Muchos no podían creerlo. Incluso después de recibir en Londres los mensajes desde París, había quien declaraba que era una impostura pública, y muchos se obstinaban, y alguno todavía persiste, que ¡nunca pasaría un mensaje por el Telégrafo Atlántico!

Esta amistad del Sr. Brett —tanto para la empresa como personalmente— continuó hasta el final. En cada viaje a Inglaterra el Sr. Field encontraba —los otros dudaban o desaparecieron— que el Sr. Brett siempre rebosaba de confianza. Dos años después de reunirse en Londres, continuaba con una fe inquebrantable, y urgía a reanudar la gran empresa. No la llegó a ver. Pero aunque ha desaparecido, su obra permanece; y cuando los dos hemisferios se regocijan con el triunfo del Telégrafo Atlántico, suelen recordar sus eminentes servicios. Por lo tanto vamos a detenernos en este nombre para rendir nuestro humilde tributo sobre la sepultura de este inglés de gran corazón.

Por tanto el Sr. Brett fue el primero en ser consultado sobre el proyecto del telégrafo a través del Océano Atlántico. Esta era una parte del proyecto de la organización original de la Compañía Telegráfica de Nueva York, Terranova y Londres, y cuando el Sr. Field viajó a Inglaterra, tenía el poder de recibir subscripciones a esta Compañía, aumentar el capital, incluirla en una corporación de toda la línea entre Nueva York y Londres; o para organizar una nueva compañía que debería tender un cable a través del Atlántico, y unirse con la línea de Terranova. Pero antes de presentar comercialmente al público de Gran Bretaña una empresa tan grande, había que dejar sentados muchos detalles. Se consideraron nuevamente los problemas científicos y mecánicos referidos anteriormente; si se podía tender un cable a través del océano, y si podía trabajar. Se publicaron en Inglaterra las opiniones del teniente Maury y del profesor

Morse, y llamaron la atención de los científicos. Pero a John Bull le cuesta creer, y solicitó más evidencias. La cosa era demasiado vasta para comprenderla rápidamente. Todavía no se tenía experiencia para decidir la posibilidad de un telégrafo a través del océano. *La línea más larga que se había tendido era de trescientas millas.* La precaución, que es un rasgo característico de los ingleses, no puede considerarse de igual forma cuando se embarcan en una nueva empresa, tienen la resolución y determinación para hacerlo.

Para resolver estos problemas difíciles, el Sr. Field pidió consejo a las mayores autoridades en ingeniería de Gran Bretaña, y a sus científicos más eminentes. Para honor suyo, todos mostraron el mayor interés en el proyecto, y le brindaron libremente todos sus conocimientos.

Primero, ante la posibilidad de tender un cable en el mar profundo, el Sr. Field había presenciado el año anterior un intento de este tipo en el Golfo de San Lorenzo. Por lo tanto su experiencia no era muy animadora. Si se encontraban muchas dificultades para tender un cable de setenta millas de largo, ¿cómo se podía esperar tender dos mil millas a través de un tormentoso Atlántico?

Esta era una cuestión para los ingenieros. Para resolver el problema se necesitaba hacer innumerables experimentos. Los servicios más importantes los prestó la firma Glass, Elliot & Co. de Londres, una firma que había comenzado hacía pocos años la fabricación de cables marinos, y que su nombre estaba escrito en todos los cables del mundo. Con la destreza de su admirable ingeniero, el Sr. Canning, fabricaban cables constantemente, y los sometieron a todas las pruebas posibles. Al mismo tiempo, el Sr. Field solicitó consejo a Robert Stephenson y George Parker, que manifestaron un gran interés en el éxito de la empresa.

No menos cordial fue el Sr. Brunel, un nombre conocido en ambos hemisferios. Desde el principio mostró el más profundo interés en la empresa, e hizo muchas sugerencias sobre la forma del cable, y la manera en que se debía tender. Estaba construyendo el Great Eastern; un día encontró al Sr. Field en Blackwall para verle, y le dijo, apuntando al monstruoso casco que estaba creciendo en los astilleros del Támesis: “¡Aquí está el buque que tenderá el cable del Atlántico!” Poco pensaba que diez años más tarde, se emplearía a este barco en este servicio y en la victoria final sobre el mar, que redimiría todas las desgracias de sus predecesores.

Entre las dificultades, en parte mecánicas y en parte científicas, que se encontrarían, estaba la de encontrar un aislador perfecto. Sin aislamiento, es imposible la comunicación telegráfica con electricidad. En tierra, donde los hilos se llevan sobre postes, el mismo aire es un aislador suficiente. Unos pocos anillos de vidrio en los puntos donde los hilos pasan por las grapas de hierro que le sujetan, y el aislamiento es completo. Pero en el mar la electricidad se disipa inmediatamente, a menos que se encuentra algún material que aisle a un conductor sumergido en el agua, tan perfectamente como si estuviera suspendido en el aire. Pero esto ¿contendría la luz y la haría viajar con rapidez de un continente a otro?

De nuevo parece que si la Divina sabiduría había anticipado a esta gran empresa, y proveyó en el reino de la naturaleza todos los materiales precisos para su éxito. Uno de los descubrimientos más notables, se podría decir providencial, que preparó el camino para su éxito final, se había encontrado hacía pocos años en los bosques del archipiélago Malayo; una substancia hasta entonces desconocida en el mundo, pero que respondió perfectamente a la demanda de la ciencia. Esta era la gutapercha, una substancia impenetrable al agua, y al mismo tiempo un mal conductor de la electricidad; es a la vez una perfecta protección y aislamiento al cable teleográfico que pasa a través del mar. En los experimentos que se hicieron para comprobar el valor de este material para los grandes usos en que se aplicaría, nadie prestó mayor servicio, o mostró mayor celo, que el Sr. Samuel Statham, de London Gutta-Percha Works –un nombre que siempre se recordará gratamente en la temprana historia del Telégrafo Atlántico.

Con todas las dificultades mecánicas, y el aislamiento conseguido consiguió, todavía permanecía el gran problema científico: ¿Podía enviarse un mensaje a través de dos mil millas bajo el Atlántico? El ingenio del hombre podía diseñar algún método de tender un cable a través del Atlántico, pero ¿que utilidad tendría si la luz no podía salir del abismo negro?

Preguntando el Sr. Field para resolver este problema, contactó con dos caballeros que pronto se asociaron con él en la organización de la Compañía Telegráfica Atlántica. Estos eran el Sr. Charles T. Bright, después nombrado caballero por su participación en el tendido del cable Atlántico en 1.858, y el Dr. Edward O. W. Whitehouse, ambos muy conocidos en Inglaterra, el primero como ingeniero, y el último por sus múltiples experimentos en electromagnetismo, en su aplicación al negocio de la telegrafía. Había inventado un instrumento para averiguar y registrar la velocidad de las corrientes eléctricas en los cables submarinos. Ambos caballeros estaban llenos del ardor de la ciencia, y entraron en este nuevo proyecto con el celo inspirado por la perspectiva de un gran triunfo. También estaba asociado con ellos nuestro distinguido paisano, el profesor Morse. La circunstancia más afortunada para esta nueva empresa es que en ese momento estaba en Londres, y prestó su valiosa ayuda a los experimentos que se hacían

para determinar la posibilidad de la comunicación telegráfica a grandes distancias bajo el mar. Le comunicó al Sr. Field el resultado de estos experimentos:

“LONDRES, CINCO DE LA MAÑANA”  
“3 de Octubre de 1.856”

“Mi querido señor: Como electricista de la Compañía Telegráfica de Nueva York, Terranova y Londres, tengo el mayor honor de informarle el resultado de nuestros experimentos de esta mañana con un único conductor de una extensión más de dos mil millas que se cree suficiente para cruzar el Océano Atlántico, desde Terranova hasta Irlanda.

“La admirable disposición hecha en la Oficina del Telégrafo Magnético en Old Broad Street, para conectar diez conductores subterráneos aislados con gutapercha, de doscientas millas cada uno, nos proporciona una longitud continua de más de dos mil millas durante las horas de la noche, cuando no se emplea comercialmente el telégrafo, proporcionándonos el medio de establecer concluyentemente por medio de experimentos la cuestión de si es posible y practicable<sup>1</sup> telegrafiar a través de nuestro cable Atlántico propuesto.

Este resultado hace dudar del descubrimiento hecho hace más de dos años, de cierto fenómeno en los conductores submarinos y subterráneos, y que ha llamado la atención de los electricistas, en particular del filósofo más eminente, el profesor Faraday, y el Dr. Whitehouse, investigador de visión clara de los fenómenos eléctricos; el retardo perceptible de la corriente eléctrica, tratada con perplejidad en nuestras operaciones, y que precisaba una detallada investigación antes de pronunciarse con certeza sobre la posibilidad comercial del Telégrafo Océánico.

Estoy feliz de informarle, como resultado final de una larga serie de investigación experimental y razonamiento inductivo sobre este tema, la experimentación bajo la dirección del Dr. Whitehouse y del Sr. Bright, que he presenciado esta mañana –en que las bobinas de inducción y receptores magnéticos, modificados por estos caballeros, hicieron funcionar uno de mis instrumentos receptores –han resuelto muy satisfactoriamente todas las dudas de si es posible y práctico, el telégrafo entre Terranova e Irlanda.

Aunque podemos telegrafiar señales a la velocidad de doscientas diez, doscientas cuarenta, y según la forma de contar, incluso a doscientas setenta por minuto por medio de mi registrador teleográfico, (cuya velocidad, como percibirá, es una velocidad comercial) estos resultados se han conseguido a pesar de las muchas imperfecciones y desventajas por nuestra disposición temporal y carácter local –desventajas que no ocurrirán en el cable submarino.

Después de haber pasado toda la noche con estos caballeros activos y agradables, el Dr. Whitehouse y el Sr. Bright, sin dormir, perdonará el carácter breve y alegre de esta nota, que no puedo esperar a enviársela, ya que los experimentos de esta mañana han sentado satisfactoriamente los puntos científicos y comerciales de nuestra empresa.

Con respeto y estima, su seguro servidor.

SAMUEL F.B. MORSE

Para CYRUS W. FIELD, Esq., *Vicepresidente de la Compañía Telegráfica de Nueva York, Terranova e Inglaterra, 37 Jermyn Street, St. James Street*”

El siguiente escrito, un mes más tarde, confirma las impresiones del anterior:

“LONDRES, 10 de Octubre de 1.856

“Mi querido señor: Después de haber dado la más profunda consideración al tema del éxito en los experimentos de la otra noche, cuando enviamos señales de forma clara y rápida por un circuito ininterrumpido de hilos conductores subterráneos, de una longitud de dos mil millas, me he sentado para ofrecerle el resultado de mis reflexiones y cálculos.

Aquí no puede haber otra cuestión sino, con un cable de un sólo hilo conductor, de un tamaño no superior con el que hemos estado trabajando, y con el mismo aislamiento, podría telegrafarse fácilmente entre Irlanda y Terranova a una velocidad al menos de ocho a diez palabras por minuto; mejor dicho: las diversas relaciones de velocidad a las que hemos trabajado dependen de las diferencias en la disposición de los aparatos empleados, lo que prueba que puede obtenerse una velocidad mayor. Tomemos, por ejemplo, diez palabras por minuto, y concedamos diez palabras para el nombre y la dirección, podemos calcular sobre la base de un mensaje de veinte palabras en tres minutos;

Veinte mensajes de estos por hora;

Cuatrocientos ocho en veinticuatro horas, o catorce mil cuatrocientas palabras por día.

Esta es la capacidad de un cable de un solo hilo calculada moderadamente.

Por supuesto que es evidente que, mediante perfeccionamientos en las señales, y con la ayuda de un código o sistema construido basándose en los principios del mejor código náutico, como el sugerido por el Dr. Whitehouse, podríamos doblar la velocidad en la transmisión de nuestros mensajes.

En cuanto a la estructura del cable, el último espécimen que he examinado con Ud. parece estar admirablemente combinado para las cualidades necesarias de fortaleza, flexibilidad, y ligereza, con un perfecto aislamiento, con lo que no dudo de la facilidad y seguridad con que se puede sumergir.

En una palabra, se han resuelto las dudas, se han vencido las dificultades, el éxito está a nuestro alcance, y en poco se conseguirá la gran hazaña del siglo.

Le urgiría, si se puede completar a tiempo la fabricación, (y creo que es posible) para seguir con la obra y no perder la suerte de tenderlo durante el próximo verano.

Antes de terminar el presente mes, espero desembarcar en el otro lado del agua, y como bien sé, meterme de lleno en todas las preguntas del mayor interés sobre el Telégrafo Oceánico.

Me ha alegrado mucho este viaje a Europa de este año, que ha sido tan gratificante que no puedo describirlo, si a mi regreso a América, puedo avisar a mis amigos que ha comenzado el gran trabajo, con el comienzo de la fabricación del cable para conectar Irlanda con la línea de la Compañía Telegráfica Nueva York, Terranova y Londres se termine hasta San Juan.

Respetuosamente su seguro servidor,

SAMUEL MORSE.

Para CYRUS W. FIELD, Esq. *Vicepresidente etc.*”

Estos y otros experimentos despejaron las dudas de los científicos. El profesor Faraday, a pesar de la ley del retardo de la electricidad en los circuitos largos, que decía que había descubierto, y haría imposible trabajar en una línea larga como la de Irlanda con Terranova, declaraba que estaba plenamente convencido de su posibilidad. El paso de la electricidad no sería instantáneo, ni tendría la rapidez de un rayo solar, pero sería lo bastante rápido para *una aplicación práctica*. Cuando el Sr. Field le preguntó por lo que tardaría en pasar desde Londres a Nueva York, respondió: “¡Tal vez un segundo!”

Esto fortaleció a las mayores autoridades científicas e ingenieros, los diseñadores de un telégrafo oceánico, de que ya estaba listo para presentarlo ante el público británico, y averiguar si lo apoyaba en Gobierno y el Pueblo Inglés.

El Sr. Field se dirigió al Gobierno. Sin esperar a que estuviera completamente organizada la Compañía, con el verdadero espíritu impaciente americano, escribió una carta al Almirantazgo solicitando una exploración de la ruta que se debía atravesar, y solicitando también la ayuda de los buques gubernamentales para tender el cable. También envió una carta a Lord Clarendon, explicando el diseño que había concebido, y solicitando ayuda en nombre del honor e interés de Inglaterra. La respuesta fue rápida y cortés, invitándole a una entrevista para una explicación más detallada. El Sr. Field, con el profesor Morse, llamó a la Oficina de Asuntos Exteriores, y pasó una hora conversando sobre la empresa propuesta. Lord Clarendon mostró un gran interés, e hizo muchas preguntas. Estaba un poco asombrado con la magnitud del plan, y el tono de confianza de los proyectistas, y preguntó amablemente: “¿Supone que puede *no* funcionar? Suponga que lo intenta y se pierde el cable en el mar ¿que hará entonces?” “Cargar con las pérdidas y comenzar a tender otro” fue la rápida respuesta del Sr. Field, que le divirtió con una respuesta tan americana. En conclusión, le hizo la petición por escrito, y sin tener en cuenta al Gobierno, le animó con las esperanzas de que podía esperar ayuda de los británicos en esta gran obra internacional. El tiempo mostró cómo se mantuvo noblemente esta promesa.

Mientras estaba haciendo estas negociaciones, el Sr. Field se desplazó con su familia a París, y allí tuvo la gran pérdida de su hermana favorita, que le había acompañado siempre, a causa de un fallecimiento súbito. Lleno de dolor por este suceso, y sin ningún interés por negocios de ningún tipo, regresó a Londres donde encontró una invitación para viajar al interior del país y pasar unos días con el Sr. James Wilson, el Secretario del Tesoro, y hombre muy influyente en el Gobierno Británico, en su residencia cerca de Bath; allí discutieron largo y tendido la propuesta de ayuda del Gobierno al Telégrafo Atlántico. Pensaba que entre los extranjeros había poco ánimo, y creía que su deber era no perder una oportunidad de avanzar la causa que llevaba en el corazón. Acudió, y el resultado de esta visita fue la siguiente carta, que recibió unos días más tarde:

“CÁMARA DEL TESORO, 20 DE NOVIEMBRE DE 1856.

“Señor: Habiendo entregado ante la Cámara de los Lores de la Tesorería de su Majestad su carta del 13 último, dirigida al Conde de Clarendon, solicitando, en nombre de la Compañía Telegráfica de Nueva York, Terranova y Londres, ciertos privilegios y protección considerando la línea telegráfica que se

propone establecer entre Terranova e Irlanda, me he dirigido a estos Lores para enterarles de que se está preparando un contrato con dicha Compañía Telegráfica basado en las siguientes condiciones:

1. El capital necesario para el tendido de la línea será de (350.000) trescientas cincuenta mil libras esterlinas.

2. El Gobierno de su Majestad ordena ayudar con buques para efectuar los sondeos que puedan ser necesarios, o para verificar los realizados anteriormente, y considera favorablemente cualquier solicitud para que sus buques ayuden al tendido del cable.

3. El Gobierno Británico, durante el tiempo que transcurra entre la finalización de la línea y cuando entre en condiciones de trabajo, pagará una cantidad de (14.000) catorce mil libras esterlinas anuales, siendo la relación del cuatro por ciento del capital asumido, como remuneración fija por los trabajos hechos en nombre del Gobierno por la transmisión y recepción de sus mensajes. Este pago continuará hasta que los beneficios netos de la Compañía sean iguales a un dividendo del seis por ciento, y el pago se reducirá después a (10.000) diez mil libras anuales, durante un periodo de veinticinco años.

Se comprende que si en cualquier año los mensajes del Gobierno, contados con la tarifa normal al público, suman una gran cantidad, se hará un pago adicional equivalente.

4. El Gobierno Británico tendrá prioridad en el envío de sus mensajes frente a todos los demás, con la excepción única del Gobierno de los EE.UU., en caso de establecer un acuerdo con la Compañía Telegráfica de forma similar al del Gobierno Británico, en cuyo caso los mensajes de los dos gobiernos tendrán prioridad según el orden de llegada a las estaciones.

5. La tarifa se fijará con el consentimiento de la Tesorería, y no se podrá aumentar sin su consentimiento mientras esté en vigor este contrato.

Su seguro servidor

JAMES WILSON  
CYRUS W. FIELD, Esq., 37 Jermyn Street."

Con este ánimo y promesa de ayuda, los proyectistas del telégrafo a través del Atlántico comenzaron a organizar una compañía llevarlo a cabo. Al llegar a Inglaterra, el Sr. Field acordó con el Sr. Brett unir sus esfuerzos para este caso. Junto a ellos se unieron los Srs. Charles Bright, como ingeniero, y el Dr. Whitehouse como electricista. Estos cuatro caballeros formalizaron este acuerdo para usar sus derechos y formar una nueva compañía, que se llamaría Compañía Telegráfica Atlántica, cuyo objetivo sería "continuar la línea existente de la Compañía Telegráfica de Nueva York, Terranova y Londres hasta Irlanda, fabricando o haciendo fabricar el cable telegráfico submarino para el Atlántico".

Ahora estaban listos para presentar la empresa al pueblo británico, el Sr. Field publicó una circular en nombre de la Compañía Terranova, y como vicepresidente indicó la gran importancia de la comunicación telegráfica entre los dos hemisferios.

El siguiente paso fue conseguir el capital. Después de las estimaciones más precisas, se pensó que fabricar y tender un cable a través del Atlántico subiría a 350.000 libras esterlinas. Esta era una gran suma para que el público se moviera lentamente, y se enfriara. Pero armados con hechos y cifras, con mapas y estimaciones, con las opiniones de los ingenieros y científicos, no sólo comenzaron a moverse en Londres, sino en todas las partes del reino. El Sr. Field hizo una visita a Liverpool y Manchester en compañía con el Sr. Brett para dirigirse a la Cámara de Comercio. Tengo delante los papeles de estas ciudades, con los informes de las reuniones y los discursos que se dieron, y que muestran el vigor con el que empezaron esta empresa. Esta energía tuvo la recompensa del éxito. Los resultados justificaron su confianza. En pocas semanas se suscribió todo el capital. Se había dividido en trescientas cincuenta acciones de mil libras cada una. Se vendieron ciento una en Londres, ochenta y seis en Liverpool, treinta y siete en Glasgow, treinta y ocho en Manchester, y unas pocas en otras partes de Inglaterra. La grandeza del diseño atrajo la atención del público, y algunos se suscribieron únicamente por el noble deseo de tomar parte en esta obra. Entre estos se encontraba el Sr. Thackeray y Lady Byron. El Sr. Field suscribió 100.000 libras esterlinas, y el Sr. Brett 25.000. Pero al cerrar los libros se vio que había más dinero suscrito que el necesario, de esta forma, en la división final de las acciones, se concedieron al Sr. Field ochenta y seis, y al Sr. Brett veinte. El capital del Sr. Field era por tanto una cuarta parte del capital de la Compañía.

Al tomar un número de acciones tan grande, no era su intención llevar él sólo la pesada carga. Era demasiado grande para un hombre sólo. Pero regresó a su país. Pensaba que debía permanecer en su país una cuarta parte de su capital, y sin duda alguna, se quedarían en Inglaterra las tres cuartas partes por sus anhelos, el resto se suscribiría inmediatamente en América. A su regreso había atendido a sus propios intereses en este tema, sus expectativas se habían conseguido; pero, como veremos, apenas puso el pie en Nueva York, tuvo que apresurarse a ir a Terranova por los negocios de la Compañía, y al regresar había

menguado el interés, de manera que tuvo que hacer grandes esfuerzos continuados durante muchos meses para disponer de veinte acciones. De esta forma era el mayor accionista en Inglaterra y América –sus intereses eran siete veces mayores que los del Sr. Brett, que era el siguiente mayor– y más del doble que todo el resto junto de los accionistas americanos. Esto prueba su gran fe en la empresa.

Pero quién podría imaginar que después de todo, esta carga no era tan grande como parecía. En muchas acciones de las compañías está la mala costumbre de asignar a los proyectistas una cierta parte de las acciones como bonos de la compañía, cuya cantidad aparece entre las subscripciones para hinchar el capital. Realmente se subscriben, *pero no se pagan*. Si alguien hubiera preguntado porqué esta gran subscripción del Sr. Field no era meramente nominal, se le hubiera respondido que, se *garantizaba* como consideración al Sr. Field y sus socios por sus servicios en la creación de la Compañía, y por sus derechos en exclusiva, pero este era un interés que contaba en los beneficios de la empresa, *se concedería sólo después de tender el cable*. De esta forma toda la cantidad suscrita era una subscripción de *bona fide*, y pagada en oro inglés. Tenemos ante nosotros los recibos de los banqueros de la Compañía por toda esta cantidad, ochenta y ocho mil libras esterlinas.

Se había conseguido el capital, y sólo quedaba terminar la organización de la Compañía con la elección del consejo de dirección, y hacer el contrato para el cable. La Compañía se organizó en Diciembre de 1.856 con la elección de los Directores, principalmente entre los principales banqueros y comerciantes de Londres y Liverpool. La lista incluye nombres tan honorables como Samuel Gurney, T.H. Brooking, John W. Brett, y T.A. Hankey de Londres; Sir William Brown, Henry Harrison, Edward Johnston, Robert Crosbie, George Maxwell, y C.W.H. Pickering, de Liverpool; John Pender y James Dugdale, de Manchester; y el profesor William Thomson, LL.D. de Glasgow, uno de los hombres más eminentes en este departamento de ciencia en Europa. Se asociaron con estos directores ingleses dos paisanos nuestros, el Sr. George Peabody y el Sr. C.M. Lampson, que habiendo residido aquí durante más de treinta años, habían hecho gran parte de su capital comercial en el mundo apoyando el honor del nombre americano. El Sr. Peabody suscribió 10.000 libras esterlinas, y el Sr. Lampson 2.000. Este último fue el Director que permaneció durante más años en Londres, excepto el Sr. Brooking, el segundo vicepresidente, que se retiró de la compañía después de su primer fracaso en 1.858, y se eligió al Sr. Lampson para ocupar su plaza. El celo y energía de este caballero merecen todas las alabanzas. Aunque estaba ocupado por sus grandes negocios, encontraba tiempo para casi todas las reuniones. Pero para hacer justicia, tenemos que hablar de los servicios de todos los directores. Todo el equipo estaba animado del mismo espíritu. Todos prestaban sus servicios sin recibir ninguna compensación, y su coraje imperó sobre los repetidos desastres. Nunca un noble cuerpo de hombres hizo una empresa tan grande.

La Compañía tuvo la gran fortuna de disponer, desde el principio, a un caballero en el importante cargo de Secretario y cualificado admirablemente para este puesto. Era el Sr. George Saward –un nombre familiar a todos los que han tenido la fortuna de telegrafiar en Inglaterra o América, ya que ha sido el órgano de comunicación con la prensa y el público; y todos los que ha tenido que hacer una transacción reconocen su rara inteligencia y cortesía.

Después de organizarse la Compañía, procedió a hacer un contrato para la fabricación del cable que debía tenderse a través del Atlántico. Durante muchos meses se hicieron constantes experimentos para determinar la forma y tamaño del cable. Las condiciones eran: combinar la mayor resistencia con la ligereza y flexibilidad. Debía ser fuerte, o se rompería durante el tendido. Y no debía ser muy grande, o sería inmanejable. El Sr. Brett ya había perdido un cable en el Mediterráneo principalmente a causa de su volumen. Su tamaño y rigidez hacían difícil su bobinado, mientras que su enorme peso, hacía que se rompiera enseguida, causando que corriera con una horrorosa velocidad, enseguida se perdió en el mar. Este accidente había ocurrido hacía sólo un año. Fue en Septiembre de 1855, mientras se tendía el cable entre Sardinia y Algeria. Todo iba bien hasta que de repente, “unas dos millas, con un peso de dieciséis toneladas, salieron volando con la mayor violencia en cuatro o cinco minutos, volaron sobre los tambores que debían detenerlo, creando una gran alarma por la seguridad de los hombres y del barco”. Esto se debió en parte al carácter del suelo submarino sobre el que estaban pasando. El fondo del Mediterráneo es volcánico, y está repleto de montañas y valles. Sin duda, el cable había acabado de pasar por alguna altura alpina y estaba descendiendo en algún impresionante abismo; pero se debió al gran tamaño y peso del cable, que lo hacía inmanejable. Esto fue un aviso para la Compañía Atlántica. El punto deseado debía combinar la flexibilidad de una maroma común de barco con la tenacidad del hierro. Estas condiciones se unieron con la forma que se iba a adoptar<sup>2</sup>. Se hizo enseguida un contrato para la fabricación del cable, la mitad con los Sres. Glass, Elliot & Co. de Londres, y la otra mitad a los Sres. R.S. Newall & Co. de Liverpool. Se terminó todo a principios de Junio, listo para sumergir en el mar. El nueve de Diciembre se organizó la compañía, y al día siguiente el Sr. Field zarpó para América, llegando a Nueva York el veinticinco de Diciembre, tras una ausencia de más de cinco meses.

<sup>1</sup> Se observa que el profesor Morse distingue entre las palabras practico y practicable. Una cosa que puede ser practicable, es decir, que se puede conseguir, cuando no es una empresa práctica, es decir, que no tiene ventaja trabajar. Aquí arguye que el Telégrafo Atlántico es practicable, o posible, y al mismo tiempo, es una empresa práctica.

<sup>2</sup> FORMA Y ESTRUCTURA DEL CABLE.- A su regreso a América, el Sr. Field publicó una carta como respuesta a las muchas preguntas que le dirigían, y en la que dice: "Ninguna otra cosa en este gran proyecto ha estado sujeta a tantos comentarios en la prensa como la forma y estructura del cable telegráfico. pueden creer que los Directores no han tomado ninguna decisión sobre un tema tan importante sin aconsejarse primero con los que poseen el talento y experiencia más eminente. La historia de la práctica de la telegrafía submarina data de la inmersión con éxito del cable entre Dover y Calais en 1.851, y se ha tomado en cuenta a cualquier instrucción que esta historia nos ha dado o sugerido. De los cables submarinos que se han tendido, sin enumerar a los otros, sería interesante mencionar el de Dover y Calais con un peso de seis toneladas por milla; el de Spezziz y Corsica, de ocho toneladas por milla; el hilo entre Varna y Balaklava, que se empleó durante la última guerra, pesaba menos de trescientas libras por milla; mientras que el peso del cable que se ha decidido para el Telégrafo Atlántico está entre novecientas libras y una tonelada por milla. Este cable, empleando las palabras del Dr. Whitehouse, 'es el resultado de muchos meses de meditación, experimentos y pruebas. Se han hecho cientos de especímenes, que comprenden toda forma, tamaño y estructura, se han probado de la forma más severa su fuerza y capacidad; y el resultado ha sido la adopción de este, que cumple más que cualquier otro que se haya tendido con todas las propiedades exigidas en su grado más alto. Su flexibilidad es tal que es tan manejable como una pequeña línea, y su fuerza es tal que, en el agua, puede sostenerse verticalmente el peso de seis millas'. El medio conductor no consiste solamente en un hilo de cobre, sino en siete hilos de cobre de la mejor calidad, enroscados entre sí en espiral, y capaz de soportar una gran tensión sin dañarse. Este conductor está envuelto por tres cubiertas separadas de gutapercha de la mejor calidad, formando el núcleo del cable, envuelto por cáñamo alquitranado, y sobre ello la cubierta exterior, que consiste en ocho hebras de hilo de hierro de la mejor calidad; cada hebra compuesta de siete hilos diferentes, enroscado en espiral, de la mejor forma, por medio de la maquinaria adaptada especialmente para esta función. Este sistema de aislar más de un hilo conductor no sólo reduce las posibilidades de fallar todos ellos, sino que también hemos exigido adoptar un cable proporcionalmente más pesado. La fuerza de tensión de la cubierta exterior del cable es mucho menor que la del conductor, y en consecuencia está protegido de cualquier esfuerzo que pueda ocasionar su ruptura o dañar su aislamiento sin romper completamente el cable".

## CAPÍTULO VII

EL SR. FIELD REGRESA A AMÉRICA. PARTE INMEDITAMENTE PARA TERRANOVA. REGRESO Y VIAJE A WASHINGTON PARA SOLICITAR AYUDA AL GOBIERNO AMERICANO. OPOSICIÓN DEL CONGRESO. EL CABLE ENTRE LOS POLÍTICOS. DEBATE EN EL SENADO. APOYO DEL SR. SEAWARD Y DEL SR. RUSK. SE APRUEBA LA CONCESIÓN.

El Sr. Field regresó a casa esperando tomarse un breve respiro. Había tenido una dura campaña en Inglaterra durante el verano y otoño, y necesitaba al menos unas semanas de descanso, pero no pudo disfrutarlas. Atracó en Nueva York el Día de Navidad, y ni siquiera pudo pasarlo en Nueva York con su familia. Había ciertos intereses de la Compañía en Terranova que exigían una atención inmediata, y como era uno de los directores más importantes debía acudir sin demora. Como era normal, se le esperaba. Partió inmediatamente hacia Boston, donde tomó el vapor para Halifax, y de allí a San Juan. Este es un viaje muy agradable en verano, pero en medio del invierno no es nada placentero por las tormentas que hay en esas latitudes tan al norte. El viaje fue inusualmente tempestuoso. En San Juan cayó enfermo, y se puso bajo el cuidado de un médico. Pero no dejó de pensar en el trabajo por el que había venido; y aunque el médico le comentó que se arriesgaba al levantarse de la cama, tomó el vapor y regresó a Nueva York después de una ausencia de un mes –un mes de dura navegación, de exponerse y de sufrir como no había recordado.

Un año más tarde en la reunión de la Compañía Telegráfica Atlántica en Londres mencionó este viaje al aprobarse una resolución que ofrecía al Sr. Field un voto de agradecimiento por “los grandes servicios que había prestado a la Compañía por su incansable celo, energía y devoción”. El Sr. Brooking, el vicepresidente, había pasado gran parte de su vida en Terranova, y conocía los peligros y las costas inhóspitas, y secundando la resolución dijo:

“Hace un año tuve el placer de hacer amistad con el Sr. Field. Él me introdujo en esta Compañía, y me hizo interesarme en ella desde su primera etapa. Desde ese momento y hasta el presente he observado en el Sr. Field la perseverancia más determinada y el ejercicio de un gran talento, asiduidad extraordinaria y diligencia, unida con una fortaleza sin igual. He sabido que cruzó el Atlántico en pleno invierno, y veinticuatro horas después de llegar a Nueva York, enterado que su presencia era necesaria en una distante colonia británica, no dudo en viajar inmediatamente allí. Esta colonia es una que conozco íntimamente, ya que residí allí más de veinte años, lo que me permite hablar de los riesgos y peligros que conlleva un viaje en pleno invierno. Tan pronto llegó el Sr. Field a Nueva York, a finales de Diciembre, embarcó en un vapor para Halifax, y se dirigió a San Juan de Terranova. En tres semanas consiguió un gran objetivo para esta Compañía. Consiguió la aprobación de un Acta en la legislatura que le daba a nuestra Compañía el derecho de poner un pie en esas costas<sup>1</sup>, que están lejos, y tengo la esperanza que nos conecten con Irlanda. Este es sólo uno de los hechos que ha conseguido con el deseo de promover los intereses de esta gran empresa”, etc.

Al día siguiente de su regreso de Terranova, se solicitó desde Washington al Sr. Field, para tratar de la ayuda de su propio Gobierno al Telégrafo Atlántico. El Gobierno Inglés había ofrecido la ayuda más generosa, tanto en barcos como en cable, y un subsidio anual de 14.000 libras esterlinas. Se deseaba que el Gobierno de los EE.UU. correspondiera liberalmente. Antes de partir de Inglaterra, había enviado a casa la carta recibida de los Lores Comisionados del Tesoro, y por tanto los directores de la Compañía Telegráfica de Nueva York, Terranova y Londres enviaron una copia al Presidente, con una carta solicitando la misma ayuda en buques, y una suma anual de 70.000 dólares, [equivalente a 14.000 libras esterlinas] como pago por los mensajes del gobierno, esto último condicionado por el éxito del telégrafo, y que continuaran mientras estuviera en funcionamiento pleno. Urgían razonando que el Gobierno Inglés había actuado con gran liberalidad –no sólo hacia la empresa, sino también hacia nuestro propio Gobierno. Aunque los extremos de la línea estaban en posesiones británicas, no exigía derechos exclusivos, sino que estipulaba una perfecta igualdad entre los EE.UU. y Gran Bretaña. El acuerdo preveía expresamente que “el Gobierno Británico tendría prioridad en la transmisión de mensajes sobre todos los demás, *sujeto a la única excepción del Gobierno de los EE.UU.*, en caso de que hiciera un

acuerdo con la Compañía Telegráfica similar en principio al del Gobierno Británico, en cuyo caso los mensajes de los dos gobiernos tendrían prioridad según el orden en que llegaran a las estaciones”.

En la carta dirigida al Presidente se llamaba la atención de esta generosa oferta –una oferta que era manifiestamente ventajosa para que la aceptara nuestro Gobierno– y añadía: “La Compañía hará un contrato con el Gobierno de los EE.UU. en los mismos términos y condiciones que ha hecho con el Gobierno Británico”. Solicitaba el mismo reconocimiento y ayuda en los EE.UU. que había recibido en Inglaterra. Seguramente que no era una pretensión extravagante. Es natural que los ciudadanos americanos piensen que una obra hecha por los americanos, si tiene éxito, reciba su país los honores y ventajas, pudiera recibir de su propio Gobierno la ayuda que ya ha recibido de una potencia extranjera. Por tanto, se recibió en el Congreso con una mezcla de sorpresa y mortificación, y provocó una violenta oposición que derrotó literalmente la propuesta. Este era el cariz de los asuntos cuando regresó el Sr. Field de Terranova, y que le trasladó apresuradamente a Washington.

Descubrió que era mucho más fácil negociar con el Gobierno Inglés que con el Gobierno Americano. Independientemente de los respectivos modelos de administración, debo confesar que la forma inglesa proporciona mayor facilidad para los negocios. Los Lores de la Tesorería pueden hacer un contrato sin aguardar a la acción del Parlamento. La propuesta se envía a dos o tres funcionarios inteligentes del Gobierno –incluso a uno sólo– que hace su informe sin más demora. Esto permitió que la actuación del Gobierno Británico se decidiera por la recomendación del Sr. Wilson, tomada después de la visita del Sr. Field.

Pero en nuestro país hacemos las cosas de forma diferente. Aquí hay que considerar la carencia de poderes de cualquier administración para hacer un contrato con una compañía privada –un contrato que sujete al Gobierno por un periodo de veinte años, e incluya una concesión anual de dinero– sin la acción del Congreso. Esto es una seguridad contra los gastos imprudentes y extravagantes, pero una de las penalidades que tenemos de pagar por nuestra forma popular de gobierno, en el cual se ha de consultar todo con el pueblo, es el retraso, y algunas veces la derrota de medidas públicas amplias e importantes.

Detrás de esto, –deberíamos confesar con vergüenza– en la legislación americana aparece a menudo una influencia secreta, que ha derrotado muchos buenos proyectos solicitados por la gente –la influencia del Vestíbulo. En este caso mostró su oposición. Se había rumoreado en Washington que los caballeros de Nueva York que estaban a la cabeza de esta empresa *eran muy ricos*, y la medida que se les venía a la cabeza era que debían cobrarles un tributo por permitirles el paso. Esta era una experiencia nueva. Estas semanas en Washington fueron peores que entre los icebergs de la costa de Terranova. El Cable Atlántico tenía mucho de chifladura, pero nunca se encontró enredado en algo con tan pocas esperanzas como cuando se enfrentó con los políticos.

Pero sería injusto suponer que no hubo influencias a favor en nuestro Congreso. Allí había –como siempre ha sucedido en nuestra historia –algunos hombres de amplia visión y orgullo patriótico, que trabajan en gran medida por el bien de su país y el triunfo de la ciencia y la civilización.

Dos años después –en Agosto de 1.858– cuando el Telégrafo Atlántico se convirtió en realidad, y el Nuevo Mundo se llenó de fama, el Sr. Seward, en un discurso pronunciado en Auburn, se refirió a la prueba que tuvo que superar en el Congreso:

“Los dos grandes países de los que voy a hablar, [Inglaterra y EE.UU] están repicando las alabanzas de Cyrus W. Field, que ha llevado esta empresa hasta su final glorioso y benéfico. Nunca han escuchado esta historia, y permítanme decir algunos puntos como una lección que no hay nada en la vida que a un hombre, empujado por su genio natural, espíritu benevolente, y paciencia le impida convertirse en benefactor de las naciones y la humanidad”.

Después de algunos detalles personales, que no tienen relación con esta historia, habló de los esfuerzos de este comerciante de Nueva York: “se asoció con Ingleses y Americanos que contribuyeron con su riqueza sobrante al capital necesario para fundar la empresa”; y luego añadió:

“Continuó para conseguir la aprobación y actividad de los Gobiernos de Gran Bretaña y los EE.UU. Consiguió todo esto. Este consentimiento y actividad por parte de alguna gran nación de Europa fue absolutamente necesario para que Colón llegara a un Nuevo Continente y ha llegado a ser teatro del mundo civilizado. Pero en este caso, los esfuerzos más difíciles fueron los de Cyrus W. Field, pos asiduidad y paciencia, primero obteniendo el consentimiento y unión condicional por parte del Gobierno de Gran Bretaña, y luego, hace poco más de dos años, en Washington. El Presidente y el Secretario de Estado favorecieron individualmente esta propuesta; pero los celos de los partidos y secciones en el Congreso impidieron su sanción y patrocinio oficial, Apeló a mí. Hice la propuesta necesaria. Con la ayuda generosa de otros, los Representantes del Norte y la ayuda indispensable de Thomas J. Rusk, Senador de Texas, después de varias pruebas y un largo retraso, se presentó esta propuesta ante el Senado

de los EE.UU., y si recuerdo correctamente, escapó de la derrota en la Cámara de los Representantes por un solo voto y con similares dificultades. Ya he comentado que fue indispensable la ayuda del Sr. Rusk. Si algo ha maravillado a un norteño extremista, ha sido el querido y lamentado Thomas J. Rusk, igualmente un sureño extremista, y merece una explicación. No podía presentarse ante el Congreso sin su apoyo. Cuando falleció, me parecía que nadie más podía hacer algo bueno. En ese momento esta era la posición de Cyrus W. Field en la gran empresa. Pero cuando al final se fortaleció con capital proveniente de Nueva York y Londres, y con buques de Gran Bretaña y los EE.UU. a su mando, estas pruebas podrían haber desanimado a cualquiera que no fuera un verdadero descubridor, llevando esta gran obra a su feliz final. Actualmente la Reina de Gran Bretaña y el Presidente de los EE.UU. esperan y atentos su permiso para dialogar; y el pueblo de estas dos grandes naciones esperan únicamente la señal para fundirse en un fraternal abrazo que muestre el fin de años de sospechas, de celos y de ira”.

El Sr. Seward podría referirse orgullosamente a la parte que jugó en el sostenimiento de esta empresa. Desde el principio fue un firme apoyo, como lo ha sido en muchas otras para el bien público. Presentó la propuesta ante el Senado, y se aprobó principalmente por su influencia, secundado por el Sr. Rusk, el Sr. Douglas y dos o tres más. Se aprobó en nueve de Enero, y se presentó para consideración en veintinueve. Sus amigos tenían la esperanza de que se aprobara por unanimidad. Pero la oposición la retuvo durante dos días para discutirla. El reportaje en las páginas del *Globe* muestra que fue tema de un animado y agrio debate.

Este debate pertenece al pasado, y hoy día no tiene interés alguno; aunque hay que dar una breve razón que indique con claridad las objeciones a que el Gobierno prestara su apoyo a esta empresa—objeciones que se escuchan incluso hoy día, y que no deseamos referirlas de nuevo, a ver si de esta forma deja de escucharse por boca de los senadores.

Probablemente no se haya presentado nunca ante el Congreso una propuesta para ayudar a ninguna empresa comercial, y algún miembro, imaginando que esto beneficiaba a una sección particular, objetó que esto era “¡inconstitucional!”

Esta objeción recibió rápida respuesta en este caso por el honorable senador de Louisiana, el Sr. Benjamin, que preguntó pertinentemente: “si tenemos el derecho de alquilar un depósito en el Puerto de Mahón en el Mediterráneo, para almacenar efectos navales, ¿porqué no tendremos el derecho de alquilar a una compañía para llevar nuestros mensajes?” “Enseguida se cuestionaría la fuerza constitucional del Gobierno para pagar el flete de un buque para llevar el correo a través del océano, igual que para el pago de una cierta suma anual a una compañía telegráfica para enviar estos mensajes por medio del telégrafo eléctrico”.

Esto tocaba el terreno preciso en el que se presentaba la propuesta. En su memorial al Presidente, la Compañía había dicho: “Suponemos que este contrato caerá en las previsiones de la Constitución considerando los acuerdos postales, y que sólo consiste en nueva forma mejorada”

El Sr. Bayard, de Delaware, explicó en los mismos términos la naturaleza del acuerdo propuesto: “Es una operación de correo. Es un acuerdo de la Oficina Postal. Es para la transmisión de inteligencia, que como se comprenderá es una función del Departamento Postal. Por lo tanto esto cae legítimamente dentro de los poderes del Gobierno, de forma similar al empleo de una carbonera, locomotora, o buque para transportar el correo, bien fuera para los países extranjeros, o para diferentes partes de nuestro país”.

Claro que como en todas las concesiones de dinero, se tenía que considerar los gastos, y en este aspecto no se esperaba ningún grito contra la extravagancia de pagar ¡setenta mil dólares anuales! No estamos acostumbrados a los gastos colosales para la guerra, y no estamos familiarizados con la idea de pagar ¡tres millones diarios! Setenta mil dólares parecen una suma grande; pero el Sr. Bayard recordó en la respuesta que Inglaterra paga novecientos mil dólares anuales para el transporte del correo entre los EE.UU. e Inglaterra; y arguyó que era una cantidad muy pequeña a cambio del gran servicio que prestaba. Dijo: “Aventuraré que todos los Senadores de este piso se han asombrado con la pequeña cantidad solicitada para conseguir este gran objetivo. “He supuesto que este era el momento para gastar varios cientos de miles de dólares anuales en vez de setenta mil dólares”. “Hemos enviado nuestros barcos a explorar y observar el Mar Rojo; hemos enviado una o dos exploraciones onerosas al Japón, y hemos dado a conocer este gran coste en algunos libros elegantes narrando sus exploraciones. En este ejemplo, el gasto sólo en barcos está en proporción de veinte a uno, pero no se ha levantado ningún grito contra ellos.” “Yo veo únicamente esta proposición como una medida de negocios; desde este punto de vista creo que el Gobierno obtendrá más servicios por esta suma de dinero que con cualquier otro contrato que se haya hecho nunca o podamos hacer para la transmisión de inteligencia.”

Al ser los gastos de los preparativos de un buque de guerra para ayudar al tendido del cable literalmente nada, el Sr. Douglas preguntó: “¿Nos costará algo proporcionar uno de nuestros vapores? Será prácticamente nada. En la actualidad no tienen ningún uso. Están en espera. Tienen la carbonera llena de carbón, y todo su armamento. No nos prestarán ningún servicio si no les encargamos este trabajo. No se

trata nada más que de una cuestión de orgullo nacional, yo me alegraría de prestar un buque americano para este caso. Inglaterra ofrece uno de sus buques nacionales, ¿por qué no ofrecer nosotros otro también? A Inglaterra no le cuesta nada, y a nosotros tampoco.”

En el mismo punto el Sr. Rusk argüía que se debían enviar los barcos para ayudar al tendido del cable dando esta razón sencilla pero suficiente: “Creo que es mejor esto que mantenerlos rotando de una delegación naval a otra, con los oficiales jugueteando por la costa.”

El Sr. Douglas urgió además: “Los ciudadanos americanos han iniciado esta empresa. El honor y la gloria de esto, si es un éxito, se deberá al genio y osadía americanos. Pero si el Gobierno Americano fuera tan miserable –no sé si esta es la palabra más apropiada, porque el coste es cero– ¿por qué actuando bajo un espíritu liberal rechazar el uso de uno de nuestros barcos para llevar el hilo cuando su coste no supone nada para la Tesorería de los EE.UU.?”

Pero tras todas estas objeciones de los gastos y de la constitucionalidad, había uno mayor, era ¡INGLATERRA! El ánimo real de la oposición era el celo nacional y el temor de que diera alguna ventaja a Gran Bretaña.

Esto siempre ha bastado para excitar la hostilidad de cierta clase de políticos. Mencionar el nombre de Inglaterra siempre ha tenido el mismo efecto que agitar un trapo rojo delante de los ojos de un toro bravo. ¿No es suficiente este tema para una cooperación? Incluso si se tratara únicamente de una expedición científica también sucedería. Inglaterra se está aprovechando de nuestros temores. Con los temores que sienten algunos en este cable submarino Inglaterra está sacando alguna ventaja sobre los EE.UU. bajo el mar.

Los celos y hostilidad salieron fuertes por la boca de los sureños. No hay nada peor que los hombres, que en los últimos cinco años, han influido en los tribunales contra su propio país, y que denunciaron fieramente a Inglaterra. Mason y Slidell votaron conjuntamente contra la propuesta. Butler, de Carolina del Sur, ejerció una amarga oposición –decía, con burlas, que “simplemente era un servicio de correo bajo la supervisión de Gran Bretaña”– lo mismo Hunter, de Virginia; mientras que Jones, de Tennessee, inflamado de patriotismo, encontraba suficiente razón para su oposición en que “¡no necesitaba nada de Inglaterra y los ingleses!”

Pero se ha de decir en justicia, que en esta hostilidad general del Sur hubo algunas excepciones. Benjamin, de Louisiana, apoyaron a la propuesta; también Mallory, de Florida, Chairman, del Comité Naval; y en especial el noble sureño Rusk, de Texas, “con cuya ayuda”, como dijo el Sr. Seward, “parecía que no hubiera nada mejor en el Congreso”. El Sr. Rusk declaró que lo consideraba como “la mayor empresa de la era”, y expresó su sorpresa por el pequeño subsidio solicitado, únicamente setenta mil dólares anuales, y declaró que “con una razonable perspectiva de éxito en una empresa de este tipo, se calcula que producirá unos resultados tan benéficos que votaría por doscientos mil dólares.”

Pero la mayoría de los Senadores del Sur tenían repugnancia de actuar en unión con Inglaterra, y esto no debía olvidarse. Argüían que no había una línea verdadera entre Inglaterra y los EE.UU., pero recibirían los beneficios totales de la línea entre Inglaterra y su propia colonia. *Ambas estaciones terminales estaban en posesiones británicas.* En caso de guerra le proporcionaría una tremenda ventaja al poseer ambos extremos de la línea. Todos los oradores tocaron esta fibra; valdrá la pena incluir una página o dos de las reuniones y respuestas. El Sr. Hunter, de Virginia, hizo este comentario:

“Hay otro tema sobre el que me parece que debemos estar en guardia. Ambas estaciones terminales de esta línea telegráfica están en dominio británico. ¿Qué seguridad tenemos de que en tiempo de guerra podamos disponer del telégrafo igual que el Gobierno Británico?”

La respuesta del Sr. Seward podría satisfacer a nuestros amigos ingleses que no están animados por ninguna violenta hostilidad contra este país:

“Parece que el Gobierno Británico no contempla ninguna interrupción de las relaciones amistosas entre los dos países. Por tanto no hay ninguna propuesta en su contrato en caso de guerra.

Es cierto que ambas estaciones terminales están situadas en dominio británico; pero igualmente es cierto que no hay otro punto en este continente que sea válido para establecer esta comunicación, excepto en dominio británico. No tenemos ningún dominio en el otro lado del Océano Atlántico. No conocemos ninguna otra ruta por la que se pueda tender el hilo teleográfico a través del océano excepto esta. La distancia en esta ruta es de mil setecientas millas. No se sabe si el hilo teleográfico podrá transportar el fluido con la suficiente fuerza para comunicar a través de estas mil setecientas millas. Esto es todavía un experimento científico, y la Compañía está preparada para hacerlo.

En consideración de la guerra, todo el peligro es este: Hay riesgo de guerra en el futuro, y cualquier disposición que podamos hacer, la guerra lo romperá –al menos la guerra podría romperlo. No puede haber ningún tratado o estipulación que pueda darnos los beneficios deseados. Mi propia esperanza es, que después de tender el hilo teleográfico, no habrá más guerras entre los EE.UU. y Gran Bretaña. Creo

que con esta conexión, se reducirá el peligro de la guerra, y disminuirá de tal modo, que no es necesario tenerla en consideración en este momento.

¿Dónde vamos? ¿Qué ganaríamos rechazando este acuerdo? Si rechazamos este contrato, el Gobierno Británico sólo tiene que añadir diez mil libras esterlinas anualmente, y tendrán el completo monopolio de este hilo, sin ninguna estipulación –no sólo en tiempo de guerra, sino también en la paz. Si aceptamos este contrato con la Compañía, al menos nos aseguraremos los beneficios en tiempo e paz, y pospondrá y retrasará los peligros de la guerra. Si a pesar de todo estalla la guerra, se revocarán todos los tratados que se puedan considerar sobre este tema, a menos que sea cierto, como piensa el honorable Senador de Virginia, que los tratados que se puedan hacer se consideren obligatorios para las naciones en tiempo de guerra. Si obtenemos todas las ventajas en tiempo de paz, por hacer estos tratados, podemos inferir sin la menor aversión por parte del Gobierno Británico a entrar en negociaciones con nosotros, si deseamos hacerlo. El Gobierno Británico, si está dispuesto, como supone el honorable Senador, realmente propondrá monopolizar toda la línea telegráfica, en vez de dividirla<sup>2</sup>.”

El Sr. Halle habló en los mismos términos:

“A mí me parece que el espíritu y las contingencias de la guerra importan poco en temas legislativos y no es necesario considerarlos. Si vamos a ser gobernados por consideraciones de este tipo, paralizarán todos los avances; cesarán las grandes concesiones comerciales, neutralizarán la política que permite navegar a nuestros vapores por el océano. Nadie puede pretender que el intercambio que hay entre Gran Bretaña y este país por medio de los vapores pueda continuar en tiempo de guerra, ni las comunicaciones con Francia y demás naciones.

“Si nos lo impide esta razón, deberíamos seguir una política que paralizara los avances en las partes de las costas contiguas a los lagos. Debemos abandonar Detroit, con lo bella y progresista que es, ya que en tiempo de guerra las mansiones de sus ciudadanos estarían al alcance de los cañones británicos”.

“¿Por qué sería buena la suspensión del puente del Niagara en tiempo de guerra? Si los británicos cortan su extremo, nuestro extremo no estará mucho peor. Creo que entre las cosas que debemos hacer juntos en la paz, este hilo telegráfico es una de las más potentes. Si enlazamos los dos países literalmente con cordones de hierro nos permitirá disfrutar de la paz. Rechazo completamente la política que rehusa su adopción, ya que en tiempo de guerra se puede interrumpir. Esta política nos llevaría a un estado de barbarismo. Destruiría el espíritu del progreso; retrasaría los avances; paralizaría los avances que nos hacen más civilizados, y nos avanzarían los pueblos mejores y más informados que el nuestro”.

El Sr. Douglas zanjó el tema diciendo:

“Deseo votar esta propuesta como medida de paz, como medida comercial –no como medida de guerra; y cuando estalle la guerra, confiaremos en nuestra fuerza y habilidad para tomar y mantener el extremo de este hilo”.

El Sr. Rusk dijo: “Las ventajas de este trabajo serán mutuas, y deben ser mutuas entre los EE.UU. y Gran Bretaña. Es imposible que en esta época una nación aventaje a otra por medio de la comunicación, ya que la comunicación es abrir totalmente la inteligencia, la empresa y el capital.”

El Sr. Benjamín dijo: “La cantidad de dinero que este Gobierno se propone entregar por el uso de este telégrafo subirá, en veinticinco años, entre 300.000 y 400.000 libras esterlinas. Si esto supone una inmensa importancia para Gran Bretaña –es la oportunidad de oro– y si además el control esta línea es como un potente motor, bien sea en paz o en la guerra, ¿no es de lo más extraordinario que nos propongan participar en los beneficios y en el control, y nos permita a nuestro Gobierno una igualdad de derechos en la transmisión de las comunicaciones por la suma de 300.000 libras esterlinas, pagadas en tasas anuales durante veinticinco años? Además, esto será un importante instrumento a favor de Gran Bretaña para conducir su comercio, gobernar sus posesiones, o la acción más eficaz de sus tropas en tiempo de guerra, las 300.000 libras esterlinas expandidas son como una gota en el mar cuando las comparamos con las inmensas fuentes de este imperio. Por tanto creo que debemos eliminar de nuestra consideración todas estas visiones sobre la inmensa importancia de la ayuda del gobierno en este tema bajo las previsiones de esta propuesta”.

“El Sr. Presidente no siempre nos permite pensar en la guerra; nos permite emplear los medios para salvaguardar la paz. La cantidad que gaste este Gobierno en seis meses de guerra con Gran Bretaña excederá de mucho todo lo que debemos pagar por el uso de esta línea telegráfica en los veinticinco años de contrato; y ¿no creemos que se pueda instrumentalizar de forma eficaz para unir la paz, el comercio y los intereses de los dos países deteniendo la guerra durante seis o doce meses, y estallar tras este periodo

si es inevitable? Si se consigue hace esto, en seis o nueve meses revertirá los gastos de los veinticinco años.

“Caballeros, si Gran Bretaña lo necesita para la guerra, lo hará a sus propias expensas. No lo cerrará por trescientas o cuatrocientas libras. Al contrario, es útil para el comercio –útil en un alto grado– útil para preservar la paz, y he de confesar que anhelo que mi país ayude en su establecimiento. Confieso con un cierto orgullo que pertenezco a la gran familia humana cuando veo estos triunfos de la ciencia, y que podemos establecer una comunicación instantánea entre los océanos, que estableció la Providencia a nuestros infelices antepasados como una eterna barrera para la comunicación entre los hombres. Ahora, caballeros, hablaremos un minuto. Apenas haya sonado un cañón de guerra en la costa europea el eco resonará en nuestras montañas, y lo escucharán todos los ciudadanos de tierra. Todo esto es el triunfo de la ciencia y del genio americano, y uno se siente orgulloso de ello y desea mantenerlo”.

El Sr. Douglas dijo: “Nuestra política es esencialmente una política de paz. Por encima de otras consideraciones, necesitamos la paz por todo el mundo. Nunca ha habido un momento en la historia de esta República en que ha sido más esencial la paz para nuestra prosperidad, para nuestro avance y para nuestro progreso, como ahora. Hemos hecho grandes progresos en tiempo de paz –unos progresos casi inconcebibles desde la última guerra con Gran Bretaña. Veinticinco años más de paz nos pondrán a la cabeza de las demás naciones de la Tierra”.

Era conveniente que el Sr. Seward, que presentó la propuesta y abrió el debate, lo cerrara con unas palabras que ahora parecen proféticas, y demuestran la gran visión, ver el antes y el después de este eminente estadista:

“Hubo un ciudadano americano que, en el año 1.770, más o menos, indicó a este país, a Gran Bretaña, y al mundo, el empleo de la electricidad para la comunicación de la inteligencia, era el Dr. Franklin. Estoy seguro que no sólo era miembro del Senado, sino que además era ciudadano americano, y nos sorprendió con la invención americana del gran descubrimiento de la luz como agente útil para la sociedad humana”.

“A esta sugerencia hecha por este ilustre y distinguido americano le siguió unos cincuenta años más tarde otra sugerencia y otra indicación de otro americano, Samuel F.B. Morse, que indicó al Gobierno Americano la forma de escribir por medio de la electricidad, y que los hilos telegráficos podían sustituir al viento y al vapor para transportar la inteligencia”.

“Hemos seguido hasta ahora todas las sugerencias de estos eminentes americanos, y estoy seguro que a un coste muy pequeño. El Gobierno de los EE.UU. concedió 40.000 dólares para probar si se podía llevar a la práctica la sugerencia de Morse; los 40.000 dólares concedidos establecieron su uso práctico. Ahora no hay ninguna persona en la faz de la Tierra que pueda medir el precio de ello, si un hombre razonable deseara asombrar al mundo con la utilización del telégrafo magnético como medio de comunicación entre las diferentes partes del mismo país. Esta gran invención está entrando en otro uso más amplio en la sociedad general de las naciones, el uso internacional, el uso para la humanidad. Sus beneficios son proporcionales a su alcance y aspecto de las operaciones. No debe de beneficiar solamente a los gobiernos, sino también a los ciudadanos de todas las naciones y a todos los estados”.

“Podría adentrarme más en este tema, pero no lo voy a hacer, ya que en el futuro podría recordarse lo que he dicho hoy. Y sé que *lo que he dicho hoy día como una anticipación, en poco tiempo serán beneficios reales* que los individuos, los Estados y las naciones obtendrán de esta gran empresa, y que si lo rechazamos causaremos decepciones y mortificaciones”.

Detrás de estos argumentos parece ser que sólo podía haber una opinión, y aún así el Senado aprobó la propuesta por *¡un sólo voto!* También había que pasar el guante a la Cámara de Representantes, donde se encontró la misma hostilidad. Pero a la postre, la firmó el Presidente Pierce el tres de Marzo, el día antes a partir de la oficina. De esta manera se convirtió en ley.

<sup>1</sup> Los derechos conferidos anteriormente se aplicaban sólo a la Compañía de Terranova.

<sup>2</sup> Tenemos que decir que en la Propuesta de garantía de la Compañía Telegráfica Atlántica que ofreció el Parlamento Británico, al menos uno de los nobles observó que los terrenos pertenecían a Inglaterra, esto le daba unas importantes ventajas, y debían reservarse los derechos.

“En la cámara de los Lores, en el veinte de Julio de 1857, en la moción ante la tercera lectura de la propuesta de la Compañía Telegráfica.

Lord Redesdale llamó la atención al hecho de que, aunque las estaciones terminales del telégrafo propuesto estaban en dominios de su Majestad, es decir, en Irlanda y Terranova, el Gobierno Americano debe gozar de las mismas prioridades que el Gobierno Británico con respecto a la transmisión de los mensajes. Esta igualdad de derechos se debe a la garantía conjunta que han dado los dos gobiernos. *Podría haber sido una mejor política por parte del Gobierno de su majestad si se hubieran dado a conocer las garantías, y esto habría permitido disfrutar del control único de la línea telegráfica, o hubiera invitado a nuestras colonias a participar en estas garantías, en vez de permitir a un gobierno extranjero a la participación conjunta.* Al mismo tiempo, si el ministro de su Majestad sanciona la cláusula, no es mi intención hacer ninguna objeción.”

“Earl Grainville dice que se había ideado este telégrafo para unir dos grandes países, y como los dos gobiernos debían ir de la mano para conceder la garantía, parece razonable que ambos disfruten de los mismos derechos en la transmisión de los mensajes”.

“La propuesta se leyó por tercera vez y se aprobó”.

## CAPÍTULO VIII

REGRESO A INGLATERRA. EL NIAGARA Y EL CAPITÁN HUDSON. EL AGAMEMNON. LA EXPEDICIÓN DE 1.857.  
NAVEGACIÓN DESDE IRLANDA. DISCURSO DEL CONDE DE CARLISLE. ROTURA DEL CABLE.

Apenas se había terminado las negociaciones con el Gobierno Americano, el Sr. Field desembarcaba en Inglaterra. Sobre las olas, se olvidó del largo retraso y las vejaciones de la oposición –las nieblas de Terranova, y las densas nieblas de Washington. Estaba atado con Inglaterra, y los trabajos todavía no habían comenzado. Se habían mantenido en movimiento las rudas de la maquinaria durante todo el invierno. El cable desenrollado tenía la suficiente longitud para abarcar el Atlántico, y se confiaba en la victoria.

Aunque el Gobierno de los EE.UU. había parecido un poco descortés con este retraso, prestó ese mismo año y al siguiente un importante servicio al Telégrafo Atlántico. Ya había preparado previamente los sondeos de la profundidad del mar, que habían sido los primeros en cruzar el Atlántico. Ahora iban a proporcionar una sustancial ayuda a esta empresa al prestar los dos mejores barcos de la marina americana—el Niagara y el Susquehanna. En especial, el primero que se ha convertido en un buque histórico. Lo construyó hace una docena de años el lamentado George Steers –un nombre celebrado entre los arquitectos navales como el constructor del famoso yate América, el “corcel del mar”, que cruzó el Atlántico y ganó a los yates británicos el premio del Canal Británico –se convirtió en un modelo de diseño en la arquitectura naval. Era la mayor fragata de vapor del mundo, superando en tonelaje al buque de guerra más grande de la marina inglesa, y estaba tan finamente construido que, propulsado sólo por una hélice, podía hacer fácilmente diez o veinte millas por hora. A pesar de su gran volumen, podía llevar doce cañones –fue uno de los primeros barcos de nuestra marina que sustituyeron a los enormes Dahlgrens que llevaban como mucho media docena de cincuenta y seis libras. Este fue el comienzo de la revolución de la marina de guerra, que ha llegado a la aparición del Monitor y otros acorazados que han tomado parte en nuestra reciente guerra civil. Cada cañón de catorce toneladas necesitaba una dotación de veinticinco hombres para manejarlo y enviaba un proyectil de ciento treinta libras a tres millas de distancia. Una o dos andanadas de este buque podrían hundir a un buque de la vieja escuela de setenta y cuatro, noventa o incluso cien cañones.

Pero en ese momento el Niagara estaba recalado en tiempo de paz, no se encontraba a bordo su formidable armamento. Se había construido siguiendo el modelo conocido como “de cubierta libre”, de proa a popa, y sin contar con sus cañones, estaba listo para llevar la carga más pacífica que podía llevar. Se encontraba en el muelle de la Delegación Naval de Brooklyn cuando se recibieron las órdenes de Washington, y comenzó a hacer los preparativos. Se desmontaron los mamparos, superiores e inferiores, para hacer sitio a la enorme serpiente –miles de veces más grande que cualquier monstruo fabuloso de las profundidades –enrollada. Estos preparativos ocuparon cuatro o cinco semanas. El veintidós de abril hizo una travesía de prueba por la bahía, y dos días más tarde zarpó para Inglaterra, al mando del capitán William L. Hudson, uno de los mayores y mejores oficiales de nuestra marina, que a sus antiguos servicios a su país, iba a añadir las expediciones de este año y del siguiente. Con él iba de Ingeniero Jefe el Sr. William E. Everett, cuyo genio mecánico fue muy importante en la construcción de la maquinaria que finalmente tendió el cable.

Aparte de la tripulación regular del barco, sólo se admitió a bordo a dos oficiales de la marina rusa, el capitán Schwartz y el teniente Kolobrin –que permitió nuestro gobierno como un acto de cortesía nacional, como observador de este gran experimento; y al profesor Morse, que era el electricista de la Compañía de Terranova. El reglamento naval no admitía corresponsales de la prensa; pero se permitió al profesor Morse tomar un secretario, y eligió al Sr. Mullaly, que de esta forma tuvo la oportunidad de presenciar todos los preparativos de tierra y mar, y proporcionar precisas y detalladas narraciones de las diversas expediciones, que han contribuido en algunos capítulos importantes en la historia de esta empresa.

El Niagara llegó el catorce de Mayo, y ancló fuera de Gravesend, a unas veinte millas al sur de Londres. Esta era la primera vez en muchos años que aparecía un barco de guerra americano en el Támesis, este hecho, junto a sus enormes proporciones y el objeto por el que había venido, atrajo a múltiples curiosos. Todos los días, desde la mañana a la noche, le rodeaba una flotilla de botes, y los hombres y mujeres

atestaban sus costados. Todo el mundo era bien recibido. Todos eran recibidos con la más extrema cortesía, y se les permitía el acceso a todas partes del barco. Entre los visitantes había muchos personajes distinguidos. Allí acudió Lady Franklin para agradecer a la generosa nación que había enviado dos expediciones a rescatar a su marido perdido entre los mares polares. Por supuesto que fue objeto de atención universal y simpatía respetuosa.

Mientras esperaba en el Támesis, subió por el río el Agamemnon, que debía recoger la otra mitad del cable. Este era un buque histórico, que había llevado la bandera del Almirantazgo Británico en el bombardeo de Sebastopol, y se había distinguido al navegar a unos cientos de yardas de los cañones de la fortaleza. Después de desafiar el fuego de aquel día terrible, era con justicia un objeto de orgullo para los británicos, cuyo corazón palpitaba al ver a este leviathan de roble, que había regresado “de las puertas de la muerte y de los infiernos” preparándose para tomar parte en los logros de la paz, no menos gloriosos que los de la guerra. Estaba bajo el mando del capitán Noddal, de la Marina Británica.

Al remontar el Agamemnon el río con gran estilo, reconoció al Niagara anclado en Gravesand, y los hombres de su tripulación dieron una sucesión de esos hurras ingleses que conmueven la sangre al escucharse por tierra o por mar, y que nuestra tripulación respondió con fornidos vivas americanos. Era agradable de presenciar, de vez en cuando, la cordialidad que existía entre los oficiales y las tripulaciones de estos dos barcos, y cuyos ejercicios para el objetivo común estaban animados por una generosa rivalidad.

Unos días más tarde se unió el Susquehanna, al mando del capitán Sands, que había recibido órdenes de tomar parte también en la expedición. Era el barco de compañía, el barco movido a ruedas más grande de nuestra marina, mientras que el otro que era el más grande se movía a hélice. Ambos eran los mejores barcos de la Marina Americana.

Cuando llegó el Niagara al Támesis, se suponía que debía recoger la mitad del cable de la factoría Glass, Elliot & Co. de Greenwich; pero a causa de su gran longitud era difícil que se acercara al muelle que estaba frente a la fábrica. Por esta razón tuvo que recogerlo el Agamemnon, mientras se ordenó al Niagara que se acercara a Liverpool para recoger la otra mitad en la fábrica Newall & Co., en Birkenhead, en la parte opuesta de la ciudad. De acuerdo con estas órdenes zarpó de Gravesend el cinco de Junio, y llegó a Portsmouth al día siguiente, donde permaneció una quincena, ya que tuvo que hacer algunas modificaciones para recibir el cable. Aunque ya se había preparado anteriormente bastante bien, de proa a popa, todavía hacía falta sitio. Los oficiales se tuvieron que trasladar, ya que se tuvieron que emplear sus camarotes para hacer una habitación más amplia para el huésped de hierro. Todos obedecieron con un excelente humor. Lo tomaron con alegría como verdaderos marineros, como si estuvieran despejando la cubierta para entrar en batalla. Entre las diversas alteraciones por seguridad, había un armazón, o caja de hierro, a popa, para impedir que el cable se enroscara en la hélice. Tan pronto se terminó con las modificaciones, el Niagara partió hacia Liverpool, y el veintidós de Junio anclaba en Mersey. Aquí llamó la atención igual que lo había hecho antes en el Támesis, y se vio rodeado por una multitud de visitantes durante la semana, y los domingos, que no se recibía nadie a bordo, le rodeaba una multitud de botes llenos de público curioso. Al mismo tiempo los oficiales del barco eran objeto constante de hospitalidad, tanto de ciudadanos privados como de las autoridades públicas. El alcalde de Liverpool les agasajó con una cena en la Cámara de Comercio, mientras los americanos en Liverpool les agasajaron con un gran banquete el cuatro de Julio –la primera celebración pública de nuestro aniversario nacional en esta ciudad.

Mientras se celebraban estas festividades en la costa, se hacía un duro trabajo en el barco. Bobinar mil trescientas millas de cable era una empresa inmensa. Y lo hicieron únicamente los marineros. No se empleó ninguna ayuda, y no se necesitó nada. Tan pronto se solicitaban voluntarios, los hombres daban un paso adelante en un número mayor del que se necesitaban. Se eligieron a ciento veinte fornidos, que se dividieron en dos brigadas de sesenta hombres, y cada brigada en cuadrillas de treinta que se relevaban entre ellos, todos trabajaron con gran entusiasmo, de tal forma que en tres semanas se terminó el trabajo de Hércules. Esto se celebró con un banquete final que ofrecieron los accionistas de la Compañía Telegráfica Atlántica residentes en Liverpool al capitán Hudson y al capitán Sands del Susquehanna, cuya llegada a Mersey les permitió extender su hospitalidad a los oficiales de ambos buques.

Mientras el Niagara hacía su parte del trabajo, la misma escena sucedía a bordo del Agamemnon, que estaba en el Támesis. Ambos trabajos terminaron el mismo día, y la ocasión recibió los debidos honores con una escena bella y única. El London Times dijo el veinticuatro de Julio:

“Todos los detalles relacionados con la fabricación y almacenaje del cable ya se han terminado, la conclusión de los arduos trabajos se celebraron ayer con festividad y regocijo. Todos los artesanos que han contribuido a esta gran obra, --con sus esposas y familia, un gran grupo de oficiales, los marineros del Agamemnon, y un número de distinguidos visitantes científicos, se entretuvieron en esta ocasión con una especie de *fête champêtre* en Belvidere, la residencia de Sir Culling Eardley, cerca de Erith. El festival tuvo lugar en el bello parque que había abierto Sir Culling Eardley para este caso. Aunque no tenía

intereses personales en el proyecto, el honorable baronet ha mostrado de forma evidente la mayor simpatía con la empresa, y propuso además que la finalización del trabajo se celebrara en este pintoresco terreno. Los fabricantes, espoleados con una emulación idéntica, levantaron sobre el césped tiendas espaciosas, y ofrecieron un magnífico banquete para los huéspedes, y otro sustancial para los marineros del Agamemnon y los artífices que se habían empleado en la construcción del cable. Mediante una disposición admirable, los huéspedes se acomodaron en una gran mesa semicircular, que rodeaba todo el pabellón, mientras que los marineros y los trabajadores se sentaban en gran número en largas mesas dispuestas en ángulo recto con la cuerda, y el efecto era que cenaban todos juntos, y al mismo tiempo conservaba la suficiente distinción como para satisfacer a los más quisquillosos. Las tres mesas centrales estaban ocupadas por la tripulación del Agamemnon, un buen y activo cuerpo de jóvenes, que prestaron gran atención a los discursos, y celebraron todos los brindis con una admirable puntualidad, al menos mientras les duraron las pintas de cerveza en las manos; pero se unieron en todo momento al gran ardor del día y el entusiasmo de un Jack hacia la causa de la ciencia, las jarras estaban vacías mucho antes de que el presidente hiciera los brindis. También interesó a los marineros los trabajadores, sus esposas y los niños, que se les había permitido asistir a todos a esta gran ocasión. Estos últimos, es cierto, chillaban con una afectuosa perorata, pero con mayores efectos que en otras ocasiones, y la presencia de estos pequeños marcaba únicamente el genuino buen sentimiento de los empleados, que no solamente habían sido invitados ellos a la fiesta, sino también sus familias. Fue un momentáneo regreso a los viejos tiempos patriarcales, y todos parecían deleitarse con el experimento”.

Los discursos fueron ofrecidos por Sir Culling Eardley, por el Sr. Cardwell, de la Cámara de los Comunes, por el Sr. Brooking, uno de los directores, por el profesor Morse, y otros más. El Sr. Field leyó una carta del Presidente Buchanan, que decía que se sentiría honrado si el primer mensaje fuera uno de la Reina Victoria para él, y que “daría respuesta adecuada en espíritu y manera a la gran ocasión”.

Al terminar el trabajo y la fiesta el Niagara y el Susquehanna zarparon de Liverpool a finales de Julio, y navegaron por el Canal de San Jorge hacia Queenstown, que era el punto de encuentro de la escuadra telegráfica, allí se reunirían con el Agamemnon y con el Leopard, que era su acompañante. El primero entró en la bahía y ancló a un tercio de milla del Niagara. La presencia de los dos buques que tenían el cable a bordo dio la oportunidad que deseaban los electricistas para probar su integridad. De acuerdo con ello se llevó cada extremo del cable a los lados opuestos del buque, y se empalmaron para formar una longitud conjunta de dos mil quinientas millas, con ambos extremos a bordo del Agamemnon. Se conectó un extremo con el aparato para transmitir la corriente eléctrica, y en el otro extremo se conectó un sensible galvanómetro, se probó todo el cable, de extremo a extremo, y se encontró perfecto. Estos experimentos continuaron durante dos días con el mismo resultado. Esto dio esperanzas al éxito de la expedición, y elevó el espíritu en la bahía de Valentia.

Se había estado discutiendo cómo se comenzaría el tendido del cable, si en la costa de Irlanda o en medio del océano, donde los dos buques harían el empalme, lo dejarían bajar hasta el fondo del mar, y después partirían, uno hacia el este y otro hacia el oeste, hasta que llegar a ambas orillas del Atlántico. Este fue el plan que se adoptó al año siguiente, y que finalmente tuvo éxito. Actualmente es el preferido por los ingenieros, pero los electricistas abogaron por el otro, y prevaleció su consejo. Por lo tanto *se decidió sumergir todo el cable en una línea continua desde Bahía Valentia hasta Terranova*. El Niagara tendería la primera mitad desde Irlanda hasta el medio del Atlántico; se haría el empalme con la otra mitad a bordo del Agamemnon, que continuaría hasta la costa de Terranova. Durante todo el proceso los cuatro barcos permanecerían juntos y se apoyarían cuando fuera necesario. Mientras se hiciera el tendido, se enviarían mensajes continuamente hacia Valentia, que informarían del progreso diario.

Tal como podía suponerse, la visión de esta flota de barcos; y las notas de los preparativos que se habían escuchado durante semanas, causaron una gran sensación en esta zona remota de Irlanda. La gente de lejos y de cerca, se reunió en las colinas y miraban maravillados en silencio.

Para añadir la dignidad a la ocasión, Lord Lieutenant llegó de Dublín para presenciar la partida de la expedición. Era un noble bien preparado para representar a su propio país, y nos concedió una audiencia. El Conde de Carlisle –más conocido entre nosotros como Lord Morphet– había viajado a los EE.UU. unos años antes, y se había mostrado como uno de los extranjeros más inteligentes y liberales que nunca hayan visitado América. Aquel día no pudo presentarse ningún representante de Inglaterra ante las costas de Irlanda, y estrechó las manos a sus allegados de ultramar con la seguridad de que le respondieron de la manera más calurosa. Nunca nadie habló tanto de deseos de paz. Todavía leemos con admiración, por su belleza y elocuencia, y con el mayor interés, a este gran y buen hombre –la verdadera amistad de su propio país hacia nosotros– que hoy está en la sepultura. El mejor tributo a su memoria es citar sus propias palabras, y el mayor elogio que se le puede hacer es mantenerlo vivo en los corazones americanos. A su llegada a Valentia, le recibió el Caballero de Kerry en uno de los almuerzos públicos que están de moda en Inglaterra, respondió a los brindis en su honor, y después de hacer su agradecimiento personal dijo:

“Creo, como su digno presidente ha sugerido antes, que probablemente sea el primer Lieutenant de Irlanda que ha aparecido por este encantador lugar. Pero de cualquier modo, ningún Lord Lieutenant podía haber estado entre ustedes en una ocasión como la presente. Entre el orgullo y las esperanzas que se reúnen en la obra de esta semana, debemos recordar que debemos hablar con la modestia de quién no participa de cerca en el experimento, y nos incumbe recordar que el camino hacia el gran éxito con frecuencia está lleno de riesgos y dificultades, y que el fracaso preliminar es ley y condición para el éxito final. [Fuerzas vivas] Por tanto, y sin importar las decepciones que se puedan encontrar, podemos insinuar que están ante una causa que cualquier sentimiento de desánimo sería criminal. [Vivas] El intento por establecer la Telegrafía Atlántica es una gloria. En verdad que si fuera sólo un intento no tendría mucho provecho. Confío que suceda; ya que le es suficiente con estar lleno de espíritu público, de amor por la ciencia, por nuestro país y por la raza humana. Por tanto, en este terreno rocoso de Irlanda, hoy día podemos presumir el éxito. Hoy, al anochecer, o mañana al amanecer, vamos a establecer un nuevo enlace material entre el Viejo y el Nuevo Mundo. Tenemos enlaces morales –enlaces de raza, enlaces comerciales, enlaces de amistad, enlaces de literatura, enlaces de gloria; pero este nuevo enlace en vez de sustituir o reemplazar a los viejos, dará una vida y una intensidad que nunca se ha tenido antes. [Fuerzas vivas] Alto es el valor y la reputación de los que lo han concebido, y de los que han contribuido a su brillante diseño –y veo que muchos de ellos no han podido estar con nosotros en este momento<sup>1</sup> –tan grande como estimo su reputación, y todavía no me hago la idea de borrar o reducir la gloria de este Colón, cuando los grandes barcos levaron ayer las anclas en la bahía de Cork, un día como este, hace trescientos sesenta y cinco años –se podría haber escrito en las Sagradas Escrituras– y navegaron hacia la gloriosa empresa del Descubrimiento. Ahora no vamos a quitar ni reducir nada de su gloria, estamos terminando el cuarto final de esta obra. Hasta ahora los habitantes de los dos mundos se habían asociado tal vez en la fría atmósfera de la distancia entre ellos –una distancia agobiante; y lo vamos a hacer mano a mano. [Vivas] El eslabón que ahora nos va a conectar, como el insecto del inmortal pareado de nuestro poeta:

Con exquisita fineza,  
Siente cada hilo y vive en el hilo.

Y, caballeros de Irlanda, Inglaterra y América, podemos sentir estando aquí, en el extremo rocoso de nuestra Irlanda; podemos vivir por detrás las guerras, las luchas y las matanzas de la vieja Europa, sentir la vieja Asia; y podríamos prometernos a nosotros, débiles en fuerza, con nuestras credenciales diplomáticas tal vez inadecuadas, pero con unas circunstancias sin parangón, en el sitio de honor, en la vecindad inmediata de estos fuertes barcos con bella apariencia sobre las aguas, como si pusiéramos el pie en las montañas donde se predica el Evangelio de Paz –como un homenaje de la ciencia que a menudo nos da las más altas y bellas lecciones de armonía y bondad que la voluntad del hombre siempre está dispuesta a aprender –cara a cara con la fuerza de las circunstancias, permítannos rogar por la paz eterna entre el Viejo y el Nuevo Mundo”.

Mientras se intercambiaban estos brindis en la costa, sólo habían llegado los barcos pequeños del escuadrón. Pero a las pocas horas comenzaron a verse por el horizonte los grandes cascos del Niagara y del Agamemnon, seguidos por el Leopard y el Susquehanna, y pronto echaron el ancla en la bahía. Así como el Sol descendía por el oeste, subía brillante por el hemisferio al que se iban a dirigir, sus últimos rayos que cayeron sobre la expedición fueron más sugestivos y esperanzadores que cuando Colón partió de las costas de España, y a los dignos navegantes que le siguieron.

Toda la escuadra estaba reunida, y era parecida a una cadena naval. En el pequeño puerto de Valentia había siete buques –el Niagara, que iba a tender el cable desde Irlanda, su acompañante, el Susquehanna, amarrado a su lado; la bandera de Inglaterra flotaba en el Agamemnon, que debía tender el cable en el lado americano, y su acompañante, el Leopard. Al lado de estos buques de guerra de cubierta alta, se había unido el vapor Advice, no solamente para aconsejar (advice) sino para ayudar a llevar el cable a tierra en Valentia; y el pequeño vapor Willing Mind, orgulloso de su nombre, volaba de un barco a otro, echando una mano a donde hacía falta; y el Cyclops, al mando del experimentado capitán Dayman, que había hecho sondeos a lo largo de Atlántico hacía solo un mes, se unió a la escuadra para sondear la profundidad y el fondo a lo largo del camino. Esto hacía que hubiera cinco buques ingleses por dos americanos; pero por nuestra parte había dos vapores más en el otro lado del mar, el Artirc, al mando del teniente Berryman, y el vapor Victoria de la Compañía, para vigilar la llegada de la flota a las costas de Terranova y ayudar al tendido del cable hasta la costa del Nuevo Mundo.

El martes, cuatro de Agosto, por la noche, ya era demasiado tarde para llevar el cable a tierra, y los preparativos comenzaron temprano a la mañana siguiente. El corresponsal del Liverpool Post dijo:

“En el transcurso de la noche los directores y miembros del grupo visitaron los barcos, y comenzaron inmediatamente los preparativos a bordo del Niagara para largar la sogas que llevaría el cable a tierra. El

miércoles por la mañana se terminaron los preparativos; pero durante algunas horas el estado del tiempo hizo dudar si sería seguro seguir con las operaciones. Hacia el mediodía se calmó el viento, y a las dos se decidió intentar llevar el cable a tierra. A las dos y media se comenzó a desbobinar el cable y pasarlo a los botes pequeños, durante este periodo la escena fue muy excitante.

Se tachonó a Bahía Valentia con innumerables embarcaciones pequeñas, se cubrió con un empavesado de botes pequeños que revoloteaban hacia un lado y otro, con sus tripulantes aclamando entusiasmados el progreso del trabajo. Los botes con el cable los manejaban los marineros del Niagara y del Susquehanna, su progreso impecable indicaba la futura confraternización de las naciones, los representantes de la Reina entregarían la soga a los oficiales y hombres de la marina de los EE.UU., y en el otro lado los oficiales y marinos británicos harían lo mismo al Presidente de la gran República.

Las operaciones se seguían con gran interés desde tierra. Lord Lieutenant permaneció en la playa durante varias horas, rodeado por su séquito y los directores del ferrocarril y la compañía telegráfica, aguardando la llegada del cable, y cuando los marinos americanos saltaron sobre las olas con la guindaleza a la que estaba atada, su Excelencia fue de los primeros que echó una mano y estiró con fuerza hacia la costa. Todos los presentes deseaban echar una mano, y tal vez nunca hubo tantos asistentes voluntariosos estirando juntos con tanta fuerza.

A las siete y media se estiró el cable a la costa, y el capitán Pennock del Niagara hizo la entrega oficial a Lord Lieutenant; su Excelencia expresó sus deseos de que el trabajo se terminara de una manera tan satisfactoria”.

Después de llevar el hilo hasta una casa en la playa, el Reverendo Day, de Kenmore, ofreció la siguiente plegaria:

“O Señor Eterno, que estás en los Cielos, y controlas la furia del mar; que has reunido las aguas hasta el fin de los días y las noches; y que te obedecen el viento y el mar, míranos con bondad, te suplicamos como servidores, que nos concedas la gracia; y permite que ascienda nuestra plegaria y la aceptes. Tú nos mandas y animas, en nuestro camino, acepta nuestros trabajos; y concédenos la gracia prometida de dirigir nuestros pasos, y que prospere nuestra obra. Deseamos verte; y creemos que sin tu ayuda y bendición, nada puede prosperar, humildemente te presentamos esta obra, y a todos los que están dedicados a ella, a tu cuidado y guía. Te agradecemos que otorgues a tus servidores fuerza y sabiduría para terminar esta empresa dando gracias a la Providencia; que ha comenzado y se hará con el espíritu de la oración, y dependiendo de ti, que pueda llevar tu gloria y bondad a todas las naciones, para aumentar la unidad, paz y concordia.

Te rogamos que apartes cualquier obstáculo, y elimines toda dificultad que nos impida tener éxito en esta importante empresa. Sujeta los vientos y los mares con tu fuerza, y otórganos tiempo favorable que nos permita tender el cable con seguridad y efectividad. Y dejamos decir de todo corazón en tus manos de fuerza y bondad ‘Nada sin ti, Oh Señor, nada sin ti, sino que tu nombre sea gloria’ para que santifiquemos tu nombre.

Finalmente te suplicamos que nos impartas un espíritu humanitario y la alegría de un niño; y enseñanos a sentir y decir ‘Si el Señor quiere, lo puedo hacer’ Escúchanos, Oh Señor, y respóndenos a nuestras peticiones, según la preciosa promesa de Jesucristo. Amen”.

Lord Lieutenant habló seguidamente unas palabras que en medio de esta escena, y durante una hora, entró en todos sus corazones:

“Mis amigos americanos, ingleses e irlandeses, siento que en este momento no puedo decir nada más que súplicas y agradecimientos. Permitan que estos labios humanos, aunque no están especialmente preparados para ello, unirse a la ‘Gloria a Dios en las alturas, y paz en la tierra a los hombres de buena voluntad’. Por tanto pienso, en el espíritu de esta gran obra que se ha emprendido; y sus reflejos me hacen concebir esperanzas en su éxito final. Creo que esta gran obra que acaba de comenzar conseguirá muchos propósitos grandes y nobles en el comercio, policía nacional e imperio. Pero aquí sólo hay un punto de vista que presentaré y que tengo el placer de decirles. Algunos de ustedes están esperando, –y ya saben por experiencia propia– que muchos de sus queridos amigos y parientes cercanos han partido de su tierra nativa y han recibido abrigo hospitalario en América. Bueno, no espero que todos ustedes puedan saber el maravilloso mecanismo que representa esta gran obra. Pero, creo que comprenderán lo que significa. Si desean decir algo a sus parientes a lo largo del ancho mundo de las aguas –si desean decir algo a los que tienen un lugar en sus corazones, o un nacimiento, boda, un fallecimiento, esta pequeña cuerda que hemos estirado hasta la costa, nos permitirá enviar las noticias más veloces que el resplandor de un rayo. Además de tener esperanzas, rogamos por los que han puesto en marcha esta gran obra, que sean recompensados con el éxito total; y esperamos, que en el futuro, este Cable Atlántico será el emblema del cariño que

siempre ha unido las Islas Británicas con el gran continente de América. Unámonos con el ferviente deseo de que el Buen Dios ha permitido a algunos de sus servidores percibir las leyes que rigen el universo, y que además derrame sus bendiciones sobre esta obra maravillosa, y que sirva al alto propósito del bien de los hombres, y engrandezca su gloria. Ahora, amigos, ya que no puede haber ningún proyecto o empresa que reciba la aprobación y el aplauso de la gente, ¿desearán unirse conmigo y dar tres fuertes vivas por él? [Fuertes vivas]. Tres vivas no son suficientes –se dan en las ocasiones comunes– y por el éxito del Cable Telegráfico Atlántico, debemos dar al menos una docena de vivas. [Fuertes y prolongados vivas]”.

El Sr. Brooking, el Presidente del Comité Ejecutivo de la Compañía Telegráfica Atlántica, dio las gracias de todo corazón a Lord Lieutenant por su presencia en esta ocasión.

Después hubo fuertes llamadas para que hablara el Sr. Field. Dijo unas frases cortas:

“No tengo palabras para expresar lo que siento esta noche en mi corazón –late con cariño y sentimiento por todos los hombres, mujeres y niños que me están escuchando. Puedo decir, que si al otro lado de las aguas que tenemos ante nosotros, cualquiera de ustedes se presentara ante mi puerta y me dijera que ayudó, o incluso, que aprobó con una sonrisa, el trabajo que hemos hecho hoy día, serían bienvenidos por un verdadero americano. No puedo hacer más, y solamente diría ‘Lo que Dios ha unido que no lo separe ningún hombre’.”

Con esto se terminó esta escena tan interesante. Lord Lieutenant se vio obligado a regresar a la capital. Partió y pasó la noche en Killarney, al día siguiente regresó a Dublín por tren especial, dejando que los barcos terminaran lo que había comenzado tan felizmente.

La llegada del cable a tierra tuvo lugar el miércoles cinco de Agosto, cerca de la puesta del Sol. Al ser demasiado tarde para proceder, los barcos permanecieron anclados hasta la mañana. Pero a pesar de ser temprano, enseguida tuvieron un accidente que les detuvo hasta el otro día. Antes de avanzar cinco millas, se atascó el cable en la maquinaria y se partió. El Niagara retrocedió, y se recuperó todo el cable. Se sacó del agua, se empalmó con la bobina gigantesca y se depositó nuevamente en el fondo del mar, el gran barco comenzó a agitarse. Al fin se movió lentamente, a no más de dos millas por hora, para evitar cualquier otro accidente; pero era un consuelo al ver lo que faltaba. Todos los barcos estaban a la vista, y tan cerca que se podían escuchar sus campanas. El Niagara, como si sintiera los bosques a donde se dirigía, se dirigía de cabeza contra las olas, y mostraba la proa a sus costas nativas.

Las horas pasaban lentamente. Todo iba bien, y al final entraron en el Atlántico. El Sol se puso por el oeste, y comenzaron a salir las estrellas. Pero nadie dormía. Mil ojos vigilaban este gran experimento como si tuvieran un interés personal en ello. Durante toda la noche, y durante los días y noches dramáticos que siguieron, a bordo había una sola alma, como si un amigo en la cabina estuviera entre la vida y la muerte, y le vigilaran sin cesar. En el barco había un silencio extraño, sobrenatural. Los hombres andaban sobre la cubierta pisando con cuidado, hablando en susurros, como si una voz fuerte o una pisada fuerte pudiera partir el cable vital. Entre ellos se había comenzado a apoderar la idea de que el cable era una criatura humana, que dependían de su suerte, como si pudiera decidir sus destinos.

Hay algo que nunca se olvida la primera noche en el mar. Tal vez la reacción de la excitación de la costa y la impresión de profundidad. Extraños pensamientos venían a los que estaban en cubierta vigilando como desaparecía el misterioso cable en la oscuridad, y se deslizaba hasta su cama oceánica. Hay ciertos momentos en la vida en que recordamos todo, cuando los sucesos de un año pasan ante nosotros en una hora. ¡Cuántos recuerdos nos vinieron a la memoria en estas largas noches! ¡Cuántos a bordo de este barco recordaron sus hogares al otro lado del mar, en la ausencia, en la distancia y en la muerte! Estos pensamientos, mezclados con los sugeridos por las escenas a bordo, junto con la solemnidad de la hora, causaban una impresión que nunca se podrá olvidar.

Pero el trabajo iba bien. Había ojos vigilantes en cubierta. El Sr. Bright, el ingeniero de la Compañía estaba allí, y el Sr. Everett, el Sr. De Sauty, el electricista, y el profesor Morse. La maquinaria hacía su trabajo, y causaba un rumor constante en el barco, monótono, los sonidos fuertes eran música para los oídos, como si dijera que todo va bien. Si alguno se había ido a dormir, y se despertaba por la noche, al oír el sonido del “molinillo de café”, desaparecían sus temores y volvía a dormirse de nuevo.

El sábado fue un día de buen tiempo. Los barcos estaban cada vez más lejos de tierra, y comenzaron a navegar a una media de cuatro o cinco millas a la hora. El cable se iba desenrollando a una velocidad un poco más rápida que el barco, para permitir que se adaptara a cualquier irregularidad del fondo del mar. Mientras tanto, a bordo se mantenía constantemente la comunicación con tierra. En todo momento pasaba la electricidad entre el barco y la costa. La comunicación era tan perfecta como entre Liverpool y Londres, o Boston y Nueva York. No sólo comunicaban los electricistas a Valentia los progresos que estaban haciendo, sino que los oficiales de a bordo enviaban mensajes a sus amigos de América, que llevaban los vapores de Liverpool. Aquel día parecía que los Cielos sonreían. Las bobinas se

desenrollaban bajo cubierta sin ninguna coca, si iban a popa con toda facilidad y se introducía en el mar. Una o dos veces se dio la alarma por salirse el cable de las poleas. Esto se debía a que las canales no eran suficientemente anchas y profundas, y se habían rellenado de alquitrán, que se endurecía al aire. Este era un gran defecto de la maquinaria, que se solucionó en las siguientes expediciones. Hasta entonces todo había ido bien, y mientras los terribles frenos mantuvieran al hierro, el trabajo fuerte llegaría hasta el fin.

La misma fortuna nos sonrió el domingo, y los oficiales que estaban por cubierta, se reunieron en la cabina, y el capitán Hudson leyó el servicio, las voces y los corazones agradecidos respondieron a las plegarias que se dirigieron al que reina en los Cielos y las aguas.

El lunes estábamos a unas doscientas millas mar adentro. Habíamos dejado las aguas someras de la costa. Habíamos pasado sobre la montaña submarina que figura en las cartas de Dayman y Berryman, y donde el registro del Sr. Bright marcaba un descenso ¡desde quinientas cincuenta brazas hasta mil setecientas cincuenta en sólo ocho millas! Estábamos entrando en las aguas profundas del Atlántico, donde el cable se hundiría hasta la asombrosa profundidad de dos mil brazas. El cable de hierro se introducía en las olas, y en todo momento el resplandor de la luz en la sala telegráfica oscura indicaba el paso de la corriente eléctrica.

Pero el lunes al anochecer, sobre las nueve, sucedió una misteriosa interrupción, que sacudió a todos a bordo. De repente se había perdido la continuidad eléctrica. El cable no se había roto, sino que había dejado de trabajar. Era un misterio. Probó De Sauty, y probó el profesor Morse. Pero no había forma de que trabajara. Parecía que todo había terminado. Los electricistas salieron, y los ingenieros se prepararon para cortar el cable y bobinarlo de nuevo, cuando de repente *volvió a pasar la electricidad*. Esto hizo que el misterio fuera mayor. Había estado interrumpido durante dos horas y media. Este fenómeno nunca se ha podido explicar. El profesor Morse es de la opinión que el cable, al salirse de las poleas se había forzado y se había abierto la gutapercha y se había destruido el aislante. Si esta era la verdadera explicación, podía ser que al alcanzar el fondo se había cerrado la costura y se había restaurado la continuidad. Este era un incidente incómodo, que “hacía malos presagios”, y todo indicaba que era imposible de prever lo que pasara en el fondo del mar.

El retorno de la corriente fue como volver a la vida. Mullaly dijo: “Enseguida circuló la buena noticia por todo el barco, y parecía que todo volvía a la vida. Un viejo lobo de mar, que había ayudado a bobinar más de una milla a bordo del Niagara, y que fue de los primeros en correr a la oficina telegráfica para confirmar la noticia, decía que hubiera dado cincuenta dólares de su paga por salvar el cable. ‘He vigilado casi cada milla de él’, decía ‘y a pesar de ser pobre hubiera dado cincuenta dólares para salvarlo, aunque no podía hacer nada una vez descendido’. Esto expresa de una forma sencilla los sentimientos que había a bordo, ya que todos tenían tanto o más interés en el éxito de esta empresa como el mayor accionista de la Compañía. Hablaban al cable como si fuera un niño, y nunca fue tratado un niño con más solicitudes que el cable. Yo pude ver las lágrimas que salían de los ojos y casi gritar de alegría cuando decían a sus compañeros “todo va bien”. Esto era un gran consuelo, y aunque todavía permanecían alerta, después de pasar la medianoche, algunos se fueron a dormir una hora o dos. Pero antes de amanecer, se perdieron totalmente las esperanzas.

El cable se desenrollaba a una velocidad de seis millas por hora, mientras el barco navegaba a cuatro millas. Se suponía que esto se debía a alguna corriente submarina fuerte. El ingeniero quiso comprobar esta pérdida, y apretó fuertemente el freno, que a su vez detuvo la máquina. Esto causó un gran esfuerzo sobre el cable que estaba en el agua. La popa del barco se hundió en el mar, y al volver a subir por el cabeceo, la presión fue demasiado grande y se partió el cable.

Instantáneamente corrió por el barco un grito de dolor y desesperanza. Se detuvieron, y a los pocos minutos estaban todos reunidos en el puente con el sentimiento que puede imaginarse. Uno que estaba presente escribió: “Los que no estaban convidados comenzaron a llorar. El interés con que todos habían tomado la empresa, hombres y oficiales, nunca lo había visto yo, y no era de extrañar tanta emoción por nuestro fracaso”. El capitán Hudson dijo: “Todos se pasaron el día como si hubieran perdido a su familiar más querido, ya que los hombres y los oficiales estaban muy interesados en el éxito de la empresa”.

No había nada más que hacer sino regresar a Inglaterra. El curso que se decidió se indica en una carta privada del Sr. Field, que aunque se dirige únicamente a su familia, puede resultar interesante:

“H.M. LEOPARD, Jueves,  
13 de Agosto de 1.857.

“El tendido del Cable Telegráfico Atlántico ha durado poco tiempo, pero se ha demostrado plenamente su triunfo final con la experiencia que tuvimos al partir de Valentia. Nunca he tenido tanta confianza como ahora, y estoy seguro, que con la ayuda de Dios, conectaremos Europa y América con el cordón eléctrico.

Después de haber tendido sin problemas –y parte del tiempo con marejada– trescientas treinta y cinco millas de cable, de las cuales, cerca de un centenar en aguas con una profundidad superior a dos millas, se

apretó fuerte el freno, por orden del Sr. Bright, el ingeniero, para evitar que el cable corriera demasiado rápido, y se partió.

Me retiré a mi camarote poco después de la medianoche del lunes, todo iba bien, y a las cuatro menos cuarto de la mañana del martes, en la onceava vez que me despertaba, me hizo saltar de la cama el grito de ¡ALTO, ATRÁS! y un momento más tarde el Sr. Bright entró en mi habitación diciendo que se había roto el cable. Me vestí en el menor tiempo posible y salí al puente, el capitán Hudson estaba haciendo señales a los otros barcos de que se había partido el cable, a los pocos momentos el capitán Wainwright, del Leopard, y el capitán Sands, del Susquehanna se encontraban a bordo del Niagara.

Solicité al capitán Wainwright, el comandante de la Flota Telegráfica Inglesa, que ordenara que permaneciera el Agamemnon unos pocos días con el Niagara y el Susquehanna en esta parte profunda del Atlántico para hacer unos experimentos que serían de gran valor, luego que regresara a Inglaterra, y aguardase en Plymouth futuras órdenes. Además le solicité al capitán Wainwright que ordenara al Cyclops que sondeara donde se había partido el cable, y luego retrocediera hacia Valentia, junto con unas cartas mías para el Dr. Whitehouse y el Sr. Seward, Secretario de la Compañía Telegráfica Atlántica; y que me trasladara el Leopard lo antes posible a Portsmouth.

“Se me concedieron amablemente todas mis solicitudes, en pocas horas el Cyclops había sondeado, averiguando que el fondo se encontraba a dos mil brazas, y ya estaba de regreso hacia Valentia con mis cartas; el Niagara y el Agamemnon se unieron con el cable y comenzaron a hacer experimentos; les ayudaba el Susquehanna, y el Leopard, con su apenado servidor a bordo, regresaba a Inglaterra.

En mi carta para el Dr. Whitehouse le solicité que telegraficara a Londres, y organizara para las doce del sábado una reunión especial con los Directores, para decidir si encargábamos más cable inmediatamente, e hiciéramos otra prueba en esta estación, o esperábamos hasta el año siguiente.

Cerré esta carta a bordo, para tenerla lista para enviarla por correo en el momento de llegar a Portsmouth, ya que deseaba partir para Londres en el primer tren, y llegar a tiempo de reunirme el sábado a mediodía con los directores en Portsmouth, y leerles mi informe en que me ocupo ahora.

No siento ningún desánimo, eso es para los espíritus pobres, no para mí; creo que este accidente ayudará mucho a la Compañía Telegráfica Atlántica.

Todos los hombres y oficiales a bordo de la Flota Telegráfica se tomaron nuestra empresa con un gran interés, y están deseando volver a salir con los barcos la próxima vez.

A mi llegada he recibido las mayores bondades y atención de todos con los que me he reunido, desde Lord Lieutenant de Irlanda, hasta los camareros y marinos. Junto con la carta del Caballero de Kerry, he recibido una cesta de frutas, en este momento me dispongo a salir de Bahía Valentia.

Su servidor  
“CIRUS W. FIELD”

El mismo día que escribió esta carta, el Sr. Field llegó a Portsmouth, y se apresuró a ir a Londres para reunirse con los Directores. La primera cuestión era si se debía hacer una nueva expedición ese mismo año. Pero la escasa experiencia había enseñado la necesidad de preparativos más amplios para el siguiente intento. Se necesitaban seiscientas millas más de cable para sustituir las trescientas perdidas en el mar, y disponer de repuesto ante los riesgos de tener otro accidente; y en especial, se necesitaban mejores máquinas para tender el cable por el océano. Estos preparativos exigían tiempo, y cuando se acabaran ya se estaría a finales de otoño. Por esta razón decidieron retrasar la expedición hasta el año siguiente. El Niagara y el Agamemnon descargaron el cable en Plymouth, y el Niagara regresó a casa; el Sr. Field permaneció unas semanas en Londres para terminar los preparativos para el año siguiente, y regresó a América.

Al regresar se encontró que había pasado sobre el país un huracán comercial, y habían caído miles de fortunas, el capital que había acumulado durante años de fatigas casi estaba en bancarrota. Estas eran las noticias que encontró al regresar. Había sido un año de desgracias en Inglaterra y América –de desastres en tierra y mar– y todas sus esperanzas se encontraban

Enterradas en el fondo del mar.

<sup>1</sup> No habían llegado todos los barcos.

## CAPÍTULO IX

PREPARATIVOS PARA UNA SEGUNDA EXPEDICIÓN. EL SR. FIELD SE CONVIERTE EN EL DIRECTOR GENERAL DE LA COMPAÑÍA. EL SR. EVERETT Y LA MÁQUINA PARA TENDER EL CABLE. EL VALORUOS SUSTITUYE AL SUSQUEHANNA. LA ESCUADRA SE REUNE EN PLYMOUTH. 10 DE JUNIO, PARTEN AL MAR. FUERTE TEMPESTAD. EL AGAMEMNON SE ENCUENTRA EN PELIGRO DE NAUFRAGIO. SE PIERDE EL CABLE POR TRES VECES. LOS BUQUES REGRESAN A INGLATERRA. REUNIÓN DE LOS DIRECTORES. ¿DEBE ABANDONARSE EL PROYECTO? UN INTENTO MÁS.

Aunque la Expedición de 1.857 realmente hizo avances en el proyecto del Telégrafo Atlántico –era un experimento a gran escala, y se aprendieron muchas lecciones que sólo se podían aprender por experimentación– el efecto es que el público perdió confianza. Hasta entonces el pueblo de Inglaterra y de América había aceptado la empresa –prácticamente sin considerar su magnitud y dificultades. Habían considerado que se conseguiría algún día con destreza y perseverancia. Esta confianza les animó a embarcarse en ello. Pero se había hecho la prueba y habían fracasado. Esta primera expedición abrió los ojos a lo desconocido, y les hizo dudar como no habían hecho antes. Esta pérdida de la fe popular se sintió enseguida cuando se solicitó más dinero. El pueblo razonó que si el primer intento había sido un experimento, había sido a un alto coste. La pérdida de trescientas cincuenta millas de cable, con el retraso de la expedición durante un año, equivalía a una pérdida de cien mil libras esterlinas. Para poder cubrir esto, los Directores tenían que aumentar el capital de la Compañía. No se consiguió tan fácilmente este aumento de capital. Los que se habían suscrito antes, pensaban que ya habían tenido suficientes pérdidas; y el público se retraía ante lo que veían como el siguiente “experimento”. Los proyectistas habían visto que era muy fácil hacerlo con la corriente de entusiasmo popular, pero era muy difícil continuar con la desconfianza popular existente. Descubrieron lo importante que es la confianza popular en el éxito de todas las empresas públicas.

Pero ya habían sido advertidos anteriormente de este revulsivo. El Conde de Carlisle les había advertido el año anterior de ser demasiado sanguíneos con los resultados inmediatos, y les recordó que ‘los fracasos preliminares son siempre ley y condición del éxito final’. Ahora recordaban mucho estas palabras, y la lección no se olvidaba.

Pero la depresión por el fracaso en el primer intento de tender un cable telegráfico a través del océano, y las desgracias en tierra y mar, no interferían con los vigorosos esfuerzos renovados en la preparación de una segunda expedición. Los Directores ordenaron la fabricación de setecientas millas de cable nuevo, para sustituir a los perdidos en el año anterior, y disponer de un remanente ante cualquier contingencia. El Gobierno prometió nuevamente su fuerte ayuda.

En América, el Sr Field se desplazó a Washington para solicitar por segunda vez el uso de los barcos, que anteriormente habían representado tan bien a su país. También hizo una petición especial de los servicios del Sr. William E. Everett. Este caballero había sido el año anterior el Ingeniero Jefe a bordo del Niagara. Había vigilado de cerca la maquinaria para tender el cable, siempre había permanecido junto a ella en el puente, y con sus ojos de mecánico práctico había visto lo que no debía hacerse nunca. Era demasiado pesada, tenía muchas poleas, y en especial sus frenos, que se enganchaban de tal forma que partirían el cable más resistente. El Sr. Field sabía que era el hombre que remediaría los defectos de la vieja máquina y la haría trabajar más suave. Por tanto solicitó en especial sus servicios. La administración le concedió esta solicitud de la manera más amable. El Secretario de la Navy le entregó la carta oficial del Sr. Field y le dijo “Aquí, le daré todo lo que pida”.

No esperó mucho la respuesta. La carta está fechada el treinta de Diciembre, y una semana más tarde, el seis de Enero, estaba navegando en el Persia hacia Inglaterra con el Sr. Everett. Apenas llegaron a Londres ya era el Director General de la Compañía, con el control total del equipo, incluyendo electricistas e ingenieros. El siguiente extracto de las minutas del Equipo de Directores, con fecha del 27 de Enero de 1.858, explica la nueva posición que ocupó:

“Los Directores disponen de varios meses para avanzar mucho en el interés de la empresa, se ha inducido al Sr. Cyrus W. Field, de Nueva York a venir a Inglaterra, para tomar el cargo de dirección general y supervisión de todos los preparativos que sean necesarios antes de la partida de la siguiente

expedición; se ha hecho esta solicitud al Sr. Field con vistas a asegurar su consentimiento a esta propuesta, y en la decimosexta llegada a este país se le hizo saber que si lo veía bien, los Directores deseaban unánimemente que actuara en nombre de la Compañía; y se resolvió unánimemente que percibiera por sus servicios la suma de 1.000 libras esterlinas como remuneración por y para sus viajes y otros gastos.”

Se le comunicó inmediatamente esta resolución al Sr. Field, que respondió que aceptaría el cargo de Director General, pero rechazaba la oferta de 1.000 libras esterlinas, prefiriendo ofrecer sus servicios a la Compañía sin ninguna compensación. Los Directores aprobaron inmediatamente otra resolución:

“El Consejo de Directores acepta esta oferta del Sr. Field; y le da sus más efusivas gracias por su dedicación al interés de esta empresa.”

Lo que sigue se aprobó unas semanas más tarde, el veintiséis de Marzo, para reforzar la autoridad sobre todos los empleados de la Compañía.

“*Se Resuelve*, Que el Sr. Cyrus W. Field, Director General de la Compañía, está autorizado y con poderes para dar cualquier orden a los ejecutivos del consejo de la Compañía, y todo lo que considere necesario en todas las materias relacionadas con las actividades de la Compañía, sujetas al control de los Directores”.

“*Se Resuelve*, que se notificará al equipo de la Compañía, y se le exigirá que observe y siga cualquier dirección dada por el Director General”.

El Sr. Field se vio investido con el control de todos los preparativos para la siguiente expedición, se hizo responsable de ella, y se encargó de que la Compañía no omitiera ningún medio para asegurar el éxito. Por tanto se impuso examinar todos los detalles. Ya se había encargado antes la fabricación del nuevo cable y no se podía hacer ninguna modificación en su construcción, aunque no se deseaba hacer ninguna. Pero había otro punto que era muy importante para el éxito –la construcción de las máquinas para tender el cable. Este había sido el gran defecto del año anterior, y mientras continuara sin solucionarse sería casi imposible terminar, se rompería constantemente. Se solicitaba constantemente solucionar este defecto, y fue lo primero sobre lo que llamó la atención el nuevo director. Apenas llegó a Londres el Sr. Everett se instaló en el gran taller de maquinaria de Easton & Amos, en Southwark, donde rodeado entre planos y modelos, se dedicó durante tres meses a estudiar una invención mejor para este trabajo tan importante. Al final de este tiempo había terminado un modelo, e invitó a los ingenieros más importantes de Londres a presenciar su funcionamiento. Entre ellos se encontraba el Sr. Brunel y los Sres. Lloyd, Penn y Field, que había dado sus consejos a la empresa durante varios meses, rechazando toda compensación; el Sr. Charles T. Bright, el ingeniero de la Compañía, y sus dos ayudantes, el Sr. Canning, el Sr. Clifford y el Sr. Follansbee, ingeniero jefe del Niagara, el sitio que había ocupado Everett el año antes. Se puso en marcha la máquina, y todos vieron su funcionamiento, mientras el Sr. Everett explicaba sus diversas partes y las dificultades que había tenido que vencer. Al primer vistazo se hizo evidente el inmenso avance que suponía sobre la del año anterior. Era mucho más pequeña y ligera. Sólo ocupaba una tercera parte, y pesaba una cuarta parte de la máquina anterior. Su construcción era mucho más sencilla. En vez de cuatro pesadas poleas, sólo tenía dos, que giraban con facilidad y sin peligro de una detención brusca, mediante la aplicación del principio conocido como freno autoajustable. Este era un invento del Sr. Appold, de Londres, un caballero con fortuna, y un gran olfato para la mecánica, que le permitía pasar el tiempo y gastar dinero ejerciendo su genio mecánico. Estos frenos se ajustaban automáticamente para dar una cierta tensión mecánica. El Sr. Everett aplicó este ingenioso dispositivo a la máquina de tender el cable. El cable podía aguantar sin romperse hasta una fuerza de algo más de tres toneladas. La máquina estaba ajustada como máximo para ejercer sobre el cable como máximo la mitad de esta tensión, cuando se soltaba el freno las poleas giraban fácilmente, y el cable se deslizaba hacia el mar “por voluntad propia”. No se podía decir que la máquina de tender el cable fuera una invención americana. Esta parte del mecanismo era inglesa. El mérito del Sr. Everett reside en que supo adaptarlo diestramente al tendido del cable Atlántico, y al perfeccionamiento de otras partes de la maquinaria. Toda esta construcción que se montó más tarde en la cubierta del Niagara y del Agamemnon era una invención combinada entre inglesa y americana. Los ingenieros, que la veían por primera vez, se quedaban encantados. Parecía tener una cierta inteligencia, sabía cuando debía frenar y cuando debía soltar. Desapareció la mayor dificultad para el tendido del cable, y con su correcta manipulación se deslizaba fácil y suavemente desde el barco hasta el mar.

Mientras se hacían todos estos preparativos en Londres, el Niagara, que había zarpado de Nueva York el nueve de Marzo, llegó a Plymouth bajo el mando del capitán Hudson, para recoger su parte del cable.

Ambos barcos habían dejado su cargamento en Keyham Docks, donde se había hecho pasar a esta preciosa carga por un compuesto de alquitrán, pez, aceite de linaza y cera de abeja para protegerlo de todo daño, después se había bobinado y había permanecido durante todo el invierno a cubierto. El Agamemnon llegó antes a Plymouth, el Almirantazgo le había designado de nuevo a tomar parte en este trabajo bajo un nuevo mando, el capitán George W. Preedy, un excelente oficial. El Gorgon sustituyó al Leopard, bajo el mando del capitán Dayman, que había hecho los sondeos de la profundidad del mar el año antes con el Cyclops.

Aunque el Gobierno Inglés proporcionó rápidamente a estos barcos, llegaron noticias de América de que la Compañía no podría contar con la ayuda del Susquehanna, que había acompañado el año antes al Niagara. Se encontraba en las Indias del Oeste, y había estallado a bordo la fiebre amarilla. ¿Que podía hacerse? Era demasiado tarde para solicitar de nuevo otro al Gobierno Americano, que dudaba del resultado de la empresa. Esto amenazaba ser un tropiezo. El Sr. Field resolvió la dificultad de un modo que mostró su confianza en el gran y generoso Gobierno del otro lado de las aguas, con el que había tenido numerosos negocios. Sin aguardar a la acción de la Compañía, llamó a un coche, se desplazó hasta el Almirantazgo, y presentó su tarjeta a Sir John Pakingt, primer Lord del Almirantazgo. Este caballero, como también había hecho Sir Charles Wood, había mostrado su mayor interés en el Telégrafo Atlántico, y le brindó su más caluroso apoyo. Recibió inmediatamente al Sr. Field, y comenzó con su impaciencia americana: “Estoy avergonzado de acudir a Ud., después de todo lo que ha hecho el Gobierno Inglés por el Telégrafo Atlántico. Pero este es el caso. No podemos contar con el Susquehanna. Está en las Indias del Oeste, con la fiebre amarilla a bordo. No puede venir a Inglaterra a tomar parte en la expedición. ¿Puede hacer algo por nosotros?” Sir John respondió que el Gobierno no tenía suficientes barcos para su uso propio; que en este momento estaba fletando barcos para enviar tropas a Malta –“pero veré lo que puedo hacer”. En una hora o dos envió unas palabras a la oficina de la Compañía, que el buque de Su Majestad Valorous –al mando del capitán W.C. Aldham, un oficial de gran experiencia– había recibido las órdenes de ocupar el lugar del Susquehanna en la siguiente expedición. Mencionamos este pequeño incidente, no para ilustrar las rápidas maneras de decidir y actuar el Sr. Field, sino también para mostrar el noble y generoso espíritu con que responde el Gobierno Inglés a toda solicitud.

El embarque del cable en Plymouth ocupó todo el mes de Abril y parte de Mayo. Se hicieron algunos cambios en el modo adoptado, se bobinó en grandes conos, Todo el trabajo se hizo como antes, con ciento sesenta hombres, de los cuales una cuarta parte eran trabajadores de la Compañía, y el resto marinos que se habían ofrecido voluntarios. Se dividieron en cuadrillas de cuarenta, que se relevaron entre ellos y trabajaron día y noche. De esta forma se bobinaban treinta millas cada veinticuatro horas. Debido a la mayor longitud del cable, y al mayor cuidado al bobinarlo, llevó más tiempo que el año anterior. Se terminó a mediados de Mayo. Al final había algo más de tres mil millas a bordo de los dos barcos. Se habían añadido setecientas millas de cable nuevo, treinta y nueve millas del cable tendido el año antes que había podido recuperar la compañía, y unas pocas millas más de cable desechado por Greenwich, que se subió a bordo para hacer experimentos. El embarque estaba terminado, las máquinas en posición, y los buques listos para hacer una prueba preparatoria para su partida final.

La escuadra partió de Plymouth el sábado veintinueve de Mayo, y navegó hacia el sur dos o trescientas millas, hasta que el color verde del mar cambiaba a azul oscuro, que indicaba que se había llegado a las grandes profundidades del océano. Se encontraban en las aguas del Golfo de Vizcaya, donde la sonda marcó dos mil quinientas brazas. Aquí se unieron el Niagara y el Agamemnon con una guindaleza y se separaron a un cuarto de milla. Después se pasó el cable de uno a otro, y comenzaron una serie de experimentos destinados a comprobar la resistencia del cable y el funcionamiento de la maquinaria. Se habían tendido dos millas de cable cuando se partió. Esto podía parecer una mala señal, pero había sido el cable que se sabía que era defectuoso y hacía tiempo que se había rechazado. Al día siguiente se tendieron tres millas. También se rompió, pero cuando se había intentado subirlo a bordo, y bajo una tensión de varias toneladas.

Se hicieron otros experimentos, como empalmar el cable y descenderlo hasta el fondo del mar –una operación que se pensaba que sería crítica en medio del océano, pero que se realizó sin ninguna dificultad– y se hizo correr el cable a gran velocidad, aumentando la velocidad del barco a siete nudos, sin ocasionar ninguna rotura o nudo en el cable. En conjunto, el resultado de la prueba fue satisfactorio. La máquina del Sr. Everett funcionaba bien, y la continuidad eléctrica del cable era perfecta. Después de estos experimentos la escuadra regresó a Plymouth.

Dos días después, el sábado cinco de Junio, este escritor tuvo la fortuna de llegar a Plymouth, y presenciar los preparativos finales para la partida de la expedición. Tuvo el privilegio de asistir a los oficios divinos a bordo del Niagara el último sábado antes de la partida. Nunca olvidaré este día,

Tan puro, tan calmado, tan brillante  
Las nupcias entre el Cielo y la Tierra.

La escuadra se reunió en el estrecho de Plymouth. Al ver a estos grandes barcos que habían convertido su oficio de guerra para ser mensajeros y buena voluntad, parecían en verdad “una belleza sobre las aguas que sube a las montañas para predicar un evangelio de paz”.<sup>1</sup>

Entre las solicitudes *personales* por el éxito de la expedición estaba la del propio Sr. Field. Trabajaba con una actividad poco natural –que sólo podía mantenerla con una gran excitación, y que le ponía en peligro. La fuerza del hombre era mayor que la del cable, y teníamos miedo de que ambos se rompieran. A veces no dormía, excepto cuando volaba con el ferrocarril. Además, como hemos demostrado repetidas veces, decía que podía resistir más que los demás, ni se atormentaba con lo que pensaba que podía dejar sin hacer. Cuando viajaba en ferrocarril llegaba el momento que no podía hacer nada; apoyaba su cabeza en el respaldo del asiento, y dormía una hora o dos.

En Plymouth tenemos un ejemplo de esta actividad. Los barcos estaban anclados en el estrecho, y sólo esperaban las órdenes del Almirantazgo para salir al mar; pero algunos negocios exigían la presencia de uno de los Directores a París, y como es normal se fue él. Se levantó antes de salir el sol y se fue a Bristol, y allí tomó el primer tren para Londres. El lunes estuvo ocupado todo el día, y a la noche se fue a París. El martes fue otro día completo, y a la noche regresó a Londres. El miércoles estuvo ocupado cada minuto hasta la salida del tren Great Western. Esa misma noche regresó a Plymouth. El jueves por la mañana se encontraba a bordo del Niagara, y la escuadra zarpó inmediatamente.

El diez de Junio zarpó de Inglaterra la expedición, con buenas perspectivas. La verdad que era una bella vista, los cuatro barcos volvían a navegar juntos –los antiguos compañeros, el Niagara y el Agamemnon, seguidos por sus nuevos ayudantes, el Valorous y el Gorgon. Nunca se comenzó un viaje con mejores augurios. El día era de mediados de Junio, y el mar tan tranquilo que apenas se podía percibir por el movimiento del barco, ya fuera pasando el rompeolas de Plymouth, o en mar abierto. La noche hubo una calma chicha. El segundo día fue igual que el primero. Apenas había viento más que para hacer ondear las banderas. Todos los barcos se mantenían a la vista, navegaban a vapor y parecía un viaje de placer, volando sobre un mar de verano.

Se suponía que esta expedición sería mejor que la del año anterior, se había zarpado dos meses antes, en la estación que se consideraba más favorable. Eso decían todos los hombres que conocían el mar. Habían expresado que Junio era el mejor mes para cruzar el Atlántico. Todos ellos estaban completamente seguros de tener buen tiempo. Los primeros tres días de viaje confirmaron estas predicciones, y se consideraban profetas a los que las habían hecho, los cuales movían su cabeza con gran satisfacción.

Pero ¡Ay la vanidad de las expectativas humanas! o los que confiaban en el “mar traicionero”. El domingo comenzó a soplar. El barómetro comenzó a descender, y todas las señales indicaban a los marinos que habría mal tiempo. A partir de ese momento hubo una sucesión de tormentas durante más de una semana. Cada día soplaba con más fuerza que el anterior, hasta el domingo, veinte, que arreció la tempestad, el espíritu de las tormentas estaba sobre el Atlántico. Hasta ese momento el Niagara y el Agamemnon (que se habían separado del Valorous y del Gorgon) se habían mantenido a la vista entre ellos, pero ahora se veía desde el puente del primero al otro a milla y media de distancia, balanceándose pesadamente en el mar. Las señales que hacía indicaban que estaba luchando contra la furia de la tormenta. Realmente estaba en peligro de hundirse. Pero no era únicamente por la fuerte tormenta, también se unía también el gran peso que llevaba, y el modo que había almacenado el enorme carrete en la bodega. Sólo unos días antes habíamos estado a bordo de él, y el capitán Preedy nos enseñó una bobina de ¡mil tres millas de cable! Esto hacía un peso muerto de varios cientos de toneladas, que en un temporal lo hacían casi inmanejable. Para empeorar la situación, también tenía otra bobina de doscientas cincuenta toneladas en el puente delantero –que hacía que la proa del barco fuera muy pesada. Con las tremendas olas, esta bobina rompió las cuerdas, y se movía libremente de un costado al otro del barco como una avalancha. Pero incluso en los peores momentos el caballeroso marino a su mando nunca perdió el ánimo. Permaneció siempre en cubierta, vigilando la tempestad, y dando las órdenes con rapidez, decisión y precisión. La seguridad del buque y de todos los que se encontraban a bordo se debió a su admirable destreza.<sup>2</sup>

Pero todo tiene un final; y esta larga tormenta empezó a aflojar, y el océano hizo lo mismo. Hacia el final de la semana la escuadra pudo reunirse en el punto de encuentro en medio del océano. Los barcos empezaron a estar a la vista, y el mar se fue calmando; el viernes, veinticinco de Junio, exactamente quince días después de partir de Plymouth, se reunieron todos en medio del Atlántico, con la misma tranquilidad como si estuvieran en el estrecho de Plymouth. “Esta mañana se han juntado los cuatro barcos, y había tanta calma en el mar y en el aire que más bien parecía un lago tierra adentro que el Atlántico, y después de lo que habíamos pasado, parecía sobrenatural”. Se arriaron los botes, y los oficiales visitaron los diversos barcos, contando sus experiencias del viaje, y haciendo los planes para el día siguiente. Los capitanes Aldham y Dayman dijeron que era el peor temporal que habían pasado en el Atlántico Norte. Pero el que había sufrido más era el Agamemnon. El mar bravo no sólo había sacudido el barco, sino también el cable. La parte superior de la bobina principal se había inclinado, y se había

enroscado y enredado de tal manera que se tenía que sacar y bobinar en otra parte del barco, debido a esto no se pudo hacer el empalme hasta el sábado veintiséis por la noche, y se descendió el cable al fondo del mar. Los barcos empezaron a soltar cable y a navegar, pero aún no habían hecho tres millas cuando se rompió el cable, se había enganchado en la máquina del Niagara. Por fortuna no habían ido muy lejos. Ambos buques regresaron inmediatamente y la misma noche hicieron un nuevo empalme y comenzaron nuevamente. Todo iba bien. Las máquinas funcionaban con suavidad, y el cable se deslizaba hacia el mar con facilidad. Cada barco había recorrido unas cuarenta millas cuando de repente ¡dejó de pasar la corriente!

El escritor del Agamemnon dice: “Hacia las tres y media [la mañana del domingo] se habían hecho cuarenta millas, y no había nada más perfecto y regular que el funcionamiento de todo, cuando de repente el profesor Thomson subió a cubierta e informó de la pérdida total de continuidad; que el cable se había partido, y pensamos que había sido en el Niagara. Al momento se escuchó un cañonazo y una bengala azul avisó al Valorus de lo que había sucedido, todos los que estaban a bordo del Agamemnon se sobresaltaron al notar silenciosa a la máquina, y efectivamente, la primera parte del Cable Atlántico se había partido y perdido”.

Esto era descorazonador, pero no por la rotura del cable, sino por el misterio de la causa. De hecho, se supo inmediatamente en ambos barcos, pero no se sabía la causa. Cada buque suponía que había ocurrido al otro. Regresaron con esta impresión al punto de encuentro. Era mediodía del lunes veintiocho, antes de que el Agamemnon se reuniera con el Niagara; y el escritor antes mencionado dice después: “Todos aguardaban impacientemente a la explicación de la rotura del cable, a todos les sacudía la misma pregunta ‘¿Cómo se ha roto el cable?’ Fue asombroso. Tan pronto pudieron arriarse los botes, subió a bordo el Sr. Field con los electricistas del Niagara, y al comparar los registros se observó el asombroso y misterioso hecho que, en la misma fracción de segundo, los barcos descubrieron que la rotura total había tenido lugar a una distancia no menor a diez millas de cada barco; de hecho, como podemos juzgar, en el fondo del océano. De todas las desgracias relacionadas con el Telégrafo Atlántico, esta es la peor y más descorazonadora, ya que demuestra que a pesar de toda la destreza y ciencia humana que se aplique al tendido de un cable con total seguridad, hay muchos obstáculos fatales en el fondo del océano, que no se pueden impedir; la naturaleza del peligro siempre tiene algo de secreto y desconocido en las profundidades a las que se encuentra”.

Pero no había tiempo para lamentaciones. Se empalmó otra vez el cable en medio del océano, se bajó a su silencioso lecho, y el Niagara y el Agamemnon comenzaron a navegar a vapor hacia las orillas opuestas del Atlántico. Esta vez el experimento resultó mejor que el anterior. Este es el informe de los progresos del buque inglés:

“Al principio la velocidad del barco era de dos nudos, el cable salía entre tres y tres y medio, con una tensión de mil quinientas libras. Poco a poco la velocidad se incrementó hasta los cuatro nudos, el cable salía a cinco, con una tensión de dos mil libras. Se mantuvo esta relación con pequeñas variaciones, durante casi toda la noche del lunes no se separaron de las máquinas ni por un instante los Sr. Brighth, Canning y Clifford. Hacia la media noche, aunque la velocidad del barco continuaba siendo la misma, la velocidad a que salía el cable se redujo casi un nudo en una hora, el dinamómetro indicaba un descenso de la tensión hasta mil trescientas libras. Se supuso que este cambio sólo podía deberse a una gran elevación del fondo submarino, y que el barco estaba pasando por una especie de Ben Nevis o Skiddaw submarino. Después de una hora, volvió a aumentar la tensión y la velocidad del cable, y el aumento del ángulo vertical parecía indicar que el hilo estaba bajando por el declive. Aparte de esto, no hubo ninguna variación más en toda la noche del lunes hasta el martes”.

A bordo del Niagara se veían las mismas escenas de una constante vigilancia a todas horas del día y de la noche. Los ingenieros y los electricistas estaban siempre trabajando. “La noche fue bella. Apenas se hablaba una palabra; se había ordenado silencio, y no se permitía ninguna conversación. No se escuchaba nada más que el fuerte ruido de la máquina al desenrollar el cable. Las luces de la cubierta, dispuestas en cuarto de círculo se unían a la singularidad del espectáculo; y los que estaban a bordo del barco describen como impresionante el estado de suspense en que se mantenían todos”.

Avisados por los repetidos problemas y fallos, apenas tenían esperanza de éxito en este último experimento. Sin embargo se iban alegrando a medida que aumentaba la distancia entre los dos buques. A las cien millas –ciento cincuenta– se habían tendido con seguridad doscientas. ¿Porqué no iban a tender dos mil? Se daban estas razones para elevar la moral y las esperanzas cuando, la noche del martes, llegó el fatal anuncio de que había cesado de fluir la corriente eléctrica. Más tarde pareció que el cable se había roto a unos veinte pies de la popa del Agamemnon.

Ya que el cable era inútil, sólo quedaba cortarlo a popa del Niagara. Antes de hacerlo, el Sr. Field pensó que sería una buena oportunidad de comprobar su resistencia. Se apretó el freno hasta que la máquina no pudo moverse. Pero el cable resistió sin romperse, aunque todo el peso del Niagara colgaba del cable delgado, y varios hombres se colgaron del freno. El capitán Hudson dijo: “Aunque el viento era recio, *el*

*cable sujetó al buque durante una hora y cuarenta minutos antes de romperse, a pesar de una tensión de cuatro toneladas”.*

Aunque no era inesperado, esta última rotura del cable fue como un mazazo para todos a bordo. Era el final de sus esperanzas, al menos para la presente expedición. Antes de separarse, se había acordado que si se rompía nuevamente el cable antes de haber recorrido cien millas cada barco, debían regresar y volverlo a intentar. Si se había pasado de este límite, debían navegar todos a Irlanda. El Niagara había tendido ciento veinte millas, y sabía que el Agamemnon había hecho lo mismo, así que esperaba que siguiera su curso hacia el este hasta llegar a Queenstown. Por tanto, el Niagara tenía que dirigirse a regañadientes al mismo puerto.

Durante el viaje de retorno “nadie estaba feliz”. Cuando los soldados regresan a su hogar desde el frente desfilan orgullosos si han hecho una campaña victoriosa. Pero es al contrario cuando regresan contando desastres y derrotas. Pocas veces ha partido una expedición con mayores esperanzas, y ha terminado con un completo fracaso, ¿Qué ayuda podían recibir para soportar esta decepción? El coraje, “que hace a los hombres” unida a la fuerza de espíritu, ¿cómo se podía resistir la impresión de los hechos que acababan de presenciar? “Si –como les había dicho Lord Carlisle el año anterior– hay casi tanta gloria en el diseño de un telégrafo Atlántico”, esta gloria les pertenecía a ellos. Pero aparentemente no podías esperar nada más. Habían hecho todo lo que el hombre podía hacer. Pero los hados estaban contra ellos; ¿quién puede luchar contra el destino? Nadie puede echarles en cara que alguna vez hayan tenido dudas, y mirasen con tristeza al mar que ha impuesto su ley, y ahora se ríe con desprecio de sus esfuerzos.

De ese humor entraron una vez más en el puerto de Queenstown. El Niagara fue el primero en llegar y dar la noticia del gran desastre. El Agamemnon llegó unos días más tarde. Sabiendo la fatal impresión que iba a producir su informe, el Sr. Field se apresuró a viajar a Londres para reunirse con los directores. Había que darse prisa. Las noticias habían llegado antes que él, y ya producían su efecto. Toda la Junta se reunió bajo esta impresión. Se reunieron en la misma habitación donde seis meses antes se había discutido las perspectivas de la expedición con la total confianza en el éxito. Esta nueva reunión era como un consejo de guerra después de una terrible derrota, para decidir entre la rendición o presentar una nueva batalla. En esta nueva reunión de los Directores, el sentimiento –por llamarlo de alguna forma– era un desánimo extremo. Se veían las caras en blanco. Algunos estaban casi desesperados. Sir William Brown, el primer Presidente, les escribió desde Liverpool, aconsejando vender el cable. El Sr. Brooking, el Vice Presidente, que había esto más tiempo que nadie de Director, cuando vio que sus colegas estaban dispuestos a hacer otro intento, abandonó la habitación, y al día siguiente presentó su renuncia, determinado a no tomar parte en una empresa que había demostrado que no tenía esperanzas de éxito, y cuya persistencia tenía más de temeridad y locura.

Pero otros pensaban que era un tema de suerte. Como Robert Bruce, que después de veinte batallas y veinte derrotas, todavía creía que la *treinta* sería la victoria, se aferraron a esta pequeña posibilidad. El Sr. Field y el profesor Thomson ofrecieron los resultados de su propia experiencia, que parecían decir que no había obstáculo en la naturaleza que no pudiera sobrepasarse. Más bien era una triste esperanza. Pero los barcos estaban allí. Sólo se habían perdido trescientas millas de cable, y todavía quedaba bastante a bordo para cruzar el mar. Prevalcieron estos argumentos, y se votó por hacer un intento más antes de abandonar totalmente el proyecto. Aunque las posibilidades fueran de cien contra una, esta una podía asegurar el éxito final. Y así resultó. Pero ¿fue su propia visión y coraje el que llevó a la victoria, o fue que les condujo Él, que está en el mar, y cuyo camino sigue las aguas?

<sup>1</sup> Discurso del Conde de Carlisle al año anterior en Valentia.

<sup>2</sup> No hay ningún problema sin su compensación y en este viaje se cumplió cabalmente para descripción de su maravillosa fuerza. La carta del London Times, escrita por el Sr. Woods, su corresponsal a bordo del Agamemnon es una de las mejores descripciones de una tormenta en el mar que he visto escrita. Es un maravilloso ejemplo de “cuadro escrito” y la viveza con que describe la escena podría compararse con los cuadros marinos de Stanfield o Turner.

## CAPÍTULO X

LOS BARCOS PARTEN EN UNA SEGUNDA EXPEDICIÓN. REUNIÓN EN MEDIO DEL OCÉANO. EL NIAGARA Y EL AGAMEMNON HACEN EL VIAJE CON ÉXITO, EL CABLE LLEGA A IRLANDA Y TERRANOVA.

A una decisión osada le debe seguir una acción rápida, a menos que se debilite por el retraso el espíritu que inspira el osado intento. Una vez decidido que se haría otro intento en el tendido del cable Atlántico, no había tiempo que perder en su ejecución. La flota telegráfica estaba anclada en Queenstown. El Niagara había llegado el cinco de Julio, pero el Agamemnon, debido a un malentendido, había regresado al punto de encuentro en medio del océano, se cruzaron con el Niagara y no llegó hasta una semana más tarde. Todos se encontraban a sano y salvo cuando llegó de Londres la orden de prepararse inmediatamente para salir al mar. No había una hora que perder. Los barcos apenas tenían tiempo para cargar el carbón y provisiones para el viaje. El Sr. Field llegó rápidamente de Inglaterra, y el profesor Thomson de su casa en Escocia, en cinco días los barcos ya estaban preparados, y navegaban otra vez hacia el medio del Atlántico.

Los barcos zarparon el sábado, diecisiete de Julio en su segunda expedición. Mientras dejaban atrás Cove de Cork no se sentía a bordo el entusiasmo que hubo el año antes al zarpar de Valentia, o cuando zarparon el diez de Junio desde Plymouth. Nadie gritó ningún viva, nadie pidió buena velocidad. “A medida que los barcos partían del puerto, aparentemente nadie de la costa se daba cuenta, ni siquiera de los barcos que permanecían anclados; todos tenían la impresión que se habían embarcado en una empresa sin esperanzas, y la escuadra parecía más bien que se escabullía hacia alguna misión deshonrada que hacia el cumplimiento de una gran obra nacional”. Incluso muchos de los que se encontraban a bordo tenían el sentimiento de ser unos locos errantes; que la Compañía estaba poseída por algo insalubre, y que se curaría con otra experiencia amarga.

En esta segunda vez se acordó que los barcos no navegaran juntos, sino que cada barco navegara independientemente hacia el punto designado como punto de encuentro en medio del océano. El Niagara que era el mayor, capaz de llevar más carbón en la carbonera, mantuvo el vapor todo el tiempo y fue el primero en llegar, esperó en el punto varios días hasta que aparecieron los otros barcos. El siguiente en llegar fue el Valorous, después el Gorgon, y el último el Agamemnon, que había ahorrado carbón para el viaje de vuelta y se había retrasado por falta de viento, que en la expedición anterior había sido más abundante. El corresponsal inglés a bordo dijo:

“Hubo una calma ininterrumpida durante varios días. Había luna llena, y su brillo hizo parecer durante varios días al mar como una hoja plateada, que hacían un gran contraste entre el casco negro y las velas blancas, y la inmovilidad del barco en las aguas era la personificación de la soledad y la quietud. Además, hasta que se llegó al punto de encuentro, hubo una sucesión de bellos amaneceres, puestas de sol magníficas, y tranquilas noches de luz de luna, que hubieran hecho saltar la más entusiasta admiración a todas las personas que estaban a bordo. Pero estas escenas sólo las considerábamos como la indicación más fastidiosa de la calma que retrasaba nuestro progreso y hacía gastar nuestro carbón. Pero con un juicioso gasto de carbón, y el uso liberal de la económica fuerza motriz de las velas, el miércoles veintiocho de Julio, diez días después de zarpar de Queenstown se alcanzó el punto de encuentro. Por la noche ya se tenía a la vista el resto de la escuadra, pero hacia las diez de la mañana del veintinueve se reunió con ellos el Agamemnon.

El día era calmado, así que no había tiempo que perder para hacer el empalme; se arriaron los botes, los dos barcos tendieron una guindaleza, y el Agamemnon recibió el extremo del cable del Niagara. Hacia las doce y media se terminó el empalme. Al elevarlo por la borda del barco el peso de plomo golpeó en ella y se soltó; como no había otro peso a mano se usó una bala de treinta y dos libras, se sumergió rápidamente en el mar sin ninguna formalidad y casi sin espectadores, ya que los que se encontraban a bordo habían visto muchos comienzos de la línea telegráfica, y evidentemente, desconfiaban terminarla. Se desenrollaron las doscientas diez brazas estipuladas, y se dio la señal de comenzar, se aflojó la guindaleza y el Niagara y el Agamemnon comenzaron su último viaje hacia sus destinos opuestos”.

En ese momento los barcos estaban casi en mitad del océano, pero no exactamente. El Sr. Field, que nunca ha tenido indulgencia con las descripciones poéticas, sino que siempre ha dado las cifras exactas, establece la latitud y longitud precisa, la dirección en la que soplaban los vientos, las brazas de profundidad del océano, y cuantas millas de cable había a bordo, en su diario escribe lo siguiente:

“Jueves, veintinueve de Julio, latitud veintidós grados nueve minutos norte, longitud treinta y dos grados veintisiete minutos oeste. Toda la Flota Telegráfica a la vista; mar calmado; viento ligero del SE hacia el SSE, nuboso. Empalme hecho hacia la una P.M. Señales perfectas entre ambos barcos y a través de toda la longitud de los cables. Profundidad del agua mil quinientas brazas; distancia hacia la entrada del puerto de Valentia ochocientos trece millas náuticas. Distancia a la entrada de Bahía Trinidad, Terranova, ochocientos veintidós millas náuticas, y desde allí hasta la caseta telegráfica en la bahía Bull Arm, sesenta millas, lo que hace un total de ochocientos ochenta y dos millas náuticas. El Niagara tiene que recorrer sesenta y nueve millas más que el Agamemnon. El Niagara y el Agamemnon tienen cada uno mil cien millas náuticas de cable a bordo, más o menos la misma cantidad que el año pasado”.

Los barcos se encontraban bastante separados, y rápidamente comenzaron a navegar lentamente, dejamos por ahora el Agamemnon seguir su rumbo hacia Irlanda, y seguimos a nuestro Niagara hacia las costas del Nuevo Mundo. Al principio, aunque todos deseaban tener éxito, nadie se atrevía a decirlo. Al fin y al cabo, lo que se atrevían a decir era que “El Sr. Field era el único a bordo que mantenía su coraje, a pesar de todo”. Pero parecía que la suerte se había puesto en su contra; y los avisos eran tan frecuentes que despertaban sus temores. Por la tarde, casi a puestas de sol, todo parecía perdido. En el diario del Sr. Field aparece anotado: “A las ocho menos cuarto, hora del barco, cesaron de recibirse las señales del Agamemnon, y las pruebas que hicieron los electricistas indicaron que no había continuidad en el cable, pero el aislamiento era perfecto. Seguimos tendiendo el cable del Niagara, muy lentamente, y aplicando constantemente todo tipo de pruebas eléctricas hasta las nueve y diez minutos, cuando comenzaron a recibirse de nuevo las señales del Agamemnon.” En el barco inglés se tuvo la misma experiencia.

Al día siguiente saltó otra alarma. Se descubrió que el Niagara se había desviado varias millas de su rumbo. Comparando la distancia recorrida por observación y por la corredera había una diferencia de dieciséis millas y un tercio. Con este porcentaje de pérdida, el cable no alcanzaría Terranova. Era alarmante, pero la explicación era obvia. La masa de hierro del buque había afectado a la brújula, y no apuntaba al sitio correcto. De haber estado el Niagara sólo en el océano, podría haber sido un problema serio. Pero tenía la ventaja de disponer de un buque de ayuda. Se dispuso inmediatamente que se adelantara el Gorgon y señalara el rumbo. Al no llevar cable a bordo, sus brújulas no se veían afectadas y no sufrían ninguna desviación. Se avanzó y mantuvo la línea siguiendo un gran arco de círculo, que era la ruta prescrita. A partir de ese momento no hubo ninguna desviación, o si hubo alguna fue muy ligera. Los dos métodos de calcular la distancia –por la corredera y por la observación prácticamente coincidieron, y el barco apenas se había desviado una milla de su curso cuando entraron en Bahía Trinidad.

No hace falta decir que durante todo el viaje se fue haciendo un registro diario. La misma vigilancia del cable que se tendía día y noche, y la misma estimación de la distancia que todavía les separaba de tierra mantenía a todos despiertos. Se mantenía constantemente la comunicación entre los dos barcos. El diario del Sr. Field consigna esto:

“Sábado, treinta y uno de Julio. A las once el Niagara ha tendido trescientas millas de cable; a las tres menos veinte se han recibido señales del Agamemnon que han tendido otras trescientas millas de cable; a las cinco y treinta y siete minutos se ha terminado la bobina de la cubierta superior, se ha comenzado a desbobinar la bobina de la cubierta inferior”.

“Lunes, dos de Agosto. El Niagara va ligero, y está balanceando mucho; se considera poco seguro navegar ininterrumpidamente, ya que en caso de accidente sería necesario detener al buque lo más rápido posible. Se han hecho señales al vapor Cunard de la línea Boston Liverpool” El mismo día, hacia el mediodía “Se ha detectado un aislamiento imperfecto en el cable al enviar y recibir las señales del Agamemnon, que continúa hasta las seis menos veinte, cuando nuevamente vuelve a estar todo correcto. Se ha descubierto el fallo en el cuarto de oficiales, a unas sesenta millas del extremo inferior, se corta inmediatamente y se retira del circuito”.

“Jueves, tres de Agosto. Once y cuarto, hora del buque, se reciben a bordo las señales del Agamemnon, que ha tendido setecientos ochenta millas de cable. Por la tarde y la mañana pasa varios icebergs. A las nueve y diez minutos P.M. hora del buque, se reciben señales del Agamemnon que está en aguas de una profundidad de doscientas brazas. A las diez y veinte minutos P.M. hora del buque, el Niagara se encuentra en aguas de una profundidad de doscientas brazas, e informa de lo mismo al Agamemnon”.

“Miércoles, cuatro de Agosto. La profundidad del agua es inferior a doscientas brazas. Tiempo perfecto y calmado. El Gorgon permanece a la vista. A sesenta y cuatro millas de la caseta telegráfica. Al

mediodía se reciben señales del Agamemnon de que ha tendido novecientas cuarenta millas de cable. Esta mañana han pasado varios icebergs. A las ocho A.M. se ve la entrada de Bahía Trinidad. Se entra a las doce y media. A las dos y media se cesa de enviar señales al Agamemnon durante cuarenta minutos para poder hacer el empalme. A las cinco P.M. el vapor Porcupine de Su Majestad [que había enviado a Terranova el Gobierno Británico para vigilar los buques telegráficos] se acerca a nosotros. A las siete y media el capitán Otter, del Porcupine, sube a bordo del Niagara para pilotarnos hasta el punto de anclaje, cerca de la caseta del telégrafo.<sup>1</sup>

“Jueves, cinco de Agosto. A la una y cuarenta y cinco minutos A.M. el Niagara echa el ancla. La cantidad total de cable tendido desde el punto donde se hizo el empalme es de mil sesenta millas, seiscientos brazas. La distancia total, ochocientos ochenta y dos millas. La cantidad de cable tendido de más, ciento treinta y cuatro millas, seiscientos brazas, lo que resultaba una cantidad superior de un quince por ciento. A las dos el Sr. Field desembarcó en la costa, y despertó a las personas encargadas de la caseta telegráfica, a media milla de tierra, les informó que había llegado la Flota Telegráfica, y que estaban listos para llevar a tierra el extremo del cable. A las tres menos cuarto recibieron señales del Agamemnon que había tendido mil diez millas de cable. A las cuatro A.M. enviaron un despacho telegráfico a la Associated Press, que debía llegar a Nueva York a primera hora de la mañana, tan pronto abrieran las oficinas.

“A las cinco y cuarto A.M. llegó a tierra el cable telegráfico. A las seis el cable entraba en la caseta telegráfica, y se recibían señales muy fuertes desde el otro lado del Atlántico a través de todo el cable. El capitán Hudson del Niagara rezó unas oraciones, e hizo algunas notas.

A la una P.M., el vapor Gorgon de Su Majestad disparó unas salvas de honor de veintiún cañonazos.”

Después se contó simplemente la historia y en pocas horas se desplegó por todo el continente. Para terminar la narración de la expedición, es necesario incluir una narración del viaje del Agamemnon. Incluiremos algunos extractos del London Times tomados por su corresponsal especial. Comenzamos en el momento que se ha hecho el empalme en medio del océano, justo cuando los dos barcos comienzan a separarse uno hacia el este y el otro hacia el oeste:

“Durante las tres primeras horas los barcos navegaron muy lentamente, desenrollando una gran cantidad, después de este tiempo, el Agamemnon elevó la velocidad hasta cinco nudos por hora, el cable salía a seis, sin que el dinamómetro indicara más que una tensión de unos cientos de libras. Poco después de las seis se vio aproximarse a una gran ballena hacia proa del barco a una gran velocidad, revolcándose y saltando sobre el mar y salpicando todo alrededor, por primera vez se supuso que nuestra segunda rotura misteriosa del cable podía haber sido causada por la locura de uno de esos animales debajo del agua. Parecía que iba directamente hacia el cable, y grande fue el alivio de todos cuando se vio a esta gran masa viva pasar lentamente hacia popa, rozando el cable que entraba en el agua, pero afortunadamente sin hacer ningún desastre.

Hasta las ocho todo parecía ir bien; el cable salía suavemente y con regularidad mostrando lo bien bobinado que estaba; y para evitar cualquier accidente que tuviera consecuencias en el cable que había sufrido durante la tormenta, nunca se permitía que el dinamómetro marcara una tensión superior a mil setecientas libras, es decir, menos de una cuarta parte de lo que se estimaba que podía resistir el cable, además todo prometía tener éxito. Pero en este trabajo tan arriesgado, nadie pudo saber lo que puede pasar en pocos minutos, poco después de las ocho se descubrió un trozo estropeado a una milla o dos de la parte que se estaba tendiendo. El Sr. Canning, el ingeniero a cargo, no perdió ni un momento, envió a un trabajador a remendar el daño mientras nos lo permitiera el tiempo, ya que a la velocidad que navegaba el buque la porción dañada saldría por la borda en menos de veinte minutos, y la experiencia nos había dicho que modificar la velocidad del buque o del cable tendría un fatal resultado.

Justo antes de terminar el remiendo, el profesor Thomson informó que se había cortado la continuidad eléctrica del hilo, pero que el aislamiento era perfecto; naturalmente se prestó la atención al trozo dañado como el origen probable de la interrupción, no se perdió ni un momento en cortar el cable en ese punto, con la intención de hacer un empalme perfecto. Para consternación de todos, las pruebas eléctricas indicaron que el fallo estaba en el agua, y probablemente a unas cincuenta millas del buque. No había que perder un segundo, ya que era evidente que subiría en pocos minutos a bordo la parte cortada, y se tenía que hacer en este tiempo, hacer la difícil y tediosa operación del empalme. Se detuvo inmediatamente al barco, y no se dejó desenrollar más cable que el absolutamente necesario para evitar su rotura.

Las olas mecían la popa del barco, a lo que siguió la escena más angustiada. Parecía imposible, incluso empleando la mayor velocidad posible, y dejando caer la menor cantidad de cable, que se pudiera terminar el empalme antes de que abandonara las manos del trabajador. Fue una escena extraordinaria; casi todos los oficiales del buque, y todos los relacionados con la expedición, permanecieron agrupados alrededor de la bobina, vigilando intensamente el cable, que se desbobinaba lentamente, y cada vez estaba

más cerca el empalme, mientras que el trabajador, dirigido por el Sr. Canning, bajo cuya responsabilidad se había fabricado el cable, trabajaba en el empalme sólo como pudiera hacerlo un hombre cuya vida dependiera de su rapidez. Pero no fue suficiente toda esta rapidez, faltaban menos de cien brazas, y como último y desesperado intento, se detuvo completamente el cable, y durante unos pocos minutos el extremo colgó del buque. Afortunadamente sólo fueron unos minutos, ya que la tensión era de una fuerza de dos toneladas, y no aguantaría mucho tiempo; cuando se terminó el empalme se dio la señal de aflojar el freno, y pasó por la cubierta bastante bien.

Después de haber pasado la alegría de haber salvado por poco el cable, fuimos conscientes de que todavía no había esperanzas, aún no había continuidad eléctrica. Se hicieron los preparativos para dejar caer el mínimo cable posible, y detenerse durante seis horas, en la esperanza de que se podía remendar cortando nuevamente el cable y volviendo a hacer otro empalme. Mientras tanto se vigilaban constantemente las agujas magnéticas del receptor por si se recibían señales; de repente se perdieron todas las esperanzas al indicar una fuga a tierra, lo que indicaba que el cable se había roto en el Niagara, o que se había perdido el aislamiento.

Pero, en tres minutos, todos se sorprendieron agradablemente al desaparecer la interrupción, y volverse a recibir a intervalos regulares las señales del Niagara. No hace falta decir el alivio que supuso esta noticia; pero la confianza general en el éxito final de las operaciones se reducía con los sucesos, todos pensaban a cada minuto que podía ocurrir un accidente similar. Durante cierto tiempo continuó tendiéndose el cable de la forma normal, pero por la mañana se descubrió otro trozo dañado en el cable; afortunadamente esta vez había tiempo para repararlo sin ninguna interrupción en las operaciones, únicamente fue necesario reducir algo la velocidad del buque.

Todo fue bien durante la mañana del viernes treinta; el barco avanzaba a cinco nudos, el cable salía a seis, el ángulo medio con el horizonte era de quince grados, y el dinamómetro marcaba entre mil seiscientas y mil setecientas libras. Al mediodía las observaciones indicaron que habíamos hecho noventa millas desde el punto del día anterior, con un consumo de cable, incluyendo el empalme y las detenciones, de ciento treinta y cinco millas de cable. Al final del día el barómetro bajó considerablemente, y al amanecer comenzó a soplar un viento de tormenta por el oeste. A medida que iba refrescando la brisa se aumentaba gradualmente la velocidad de las máquinas, pero el viento iba aumentando más y más, y antes de ponerse el sol, el Agamemnon iba a toda máquina contra el viento, haciendo únicamente cuatro nudos a la hora. Durante toda la mañana se bajaron a cubierta los topes de los masteleros, vergas, velas, y todo lo que podía ofrecer resistencia al viento; pero el barco no aumentaba la marcha, principalmente por la marejada, y al ver la enorme cantidad de fuel que se consumía, si continuaba soplando el viento nos veríamos reducidos a quemar los mástiles, vergas e incluso la cubierta para poder llevar el buque a Valentia.

Todo parecía indicar que nuestra mala fortuna se aliaba con los vientos de cara y cualquier cosa que fuera en contra. En nuestro viaje nos habíamos retrasado y obligado a consumir una cantidad excesiva de carbón por falta de vientos del este, y ahora que soplaba necesitábamos todo nuestro fuel. Al día siguiente el viento empezó a cambiar gradualmente hacia el sudoeste, al pensar hizo que el mar se iba a poner muy fuerte economizamos nuestras exiguas reservas de fuel.

El sábado, treinta y uno de Julio, al mediodía, las observaciones indicaron que habíamos hecho ciento veinte millas desde el punto del día anterior, con una pérdida de cable del siete por ciento. Juzgando por la cantidad de cable que había tendido el Niagara, según un acuerdo previo, se enviaban señales cada diez millas, manteniéndonos igual que nosotros a lo largo de todo el camino en una milla o dos. La noche del Sábado comenzó a refrescar nuevamente el viento, y hacia media noche soplaba nuevamente como una tormenta, el mar corría tremendamente hacia nosotros desde el sudoeste y hacía cabecear al Agamemnon de tal modo que parecía imposible tender el cable durante toda la noche; y de no haber sido por la vigilancia y constante cuidado ejercido por el Sr. Bright y los dos enérgicos ingenieros, el Sr. Canning y el Sr. Clifford, que actuaban con él, no se podría haber hecho. Se mantuvieron los hombres a las ruedas de la máquina para evitar que se detuviera al subir y bajar la popa del barco, ya que si hubiera pasado eso, indudablemente se habría partido el cable.

Durante el domingo aumentó el viento y el mar, y antes de la mañana se convirtió en una pequeña tempestad. En ese momento todos dedicaban sus energías al máximo. El Sr. Hoar y el Sr. Moore, los dos ingenieros que habían estado a cargo de las ruedas del dinamómetro, vigilaban y se relevaban alternadamente cada cuatro horas, y mientras estaban a cargo no desviaban su atención ni descuidaban su ocupación ni un momento, ya que dependía completamente la seguridad del cable de aflojar el freno cada vez que caía al agua la popa del barco, y el resultado habla de la habilidad que tuvieron. Durante toda la noche no hubo prácticamente nadie que no se interesara por el cable hasta la mañana, y muchos temían escuchar el sonido del cañonazo que anunciaría la pérdida de todas nuestras esperanzas. Pero el cable, que en comparación con el buque que le estaba tendiendo, y las gigantescas olas a las que se entregaba, era un

simple hilo, continuaba resistiendo, únicamente dejaba una línea plateada fosforescente sobre el revuelto mar a medida que lo iba balanceando el barco.

Llegó la mañana del domingo sin ningún cambio en el tiempo; el cielo permanecía negro y el viento era de tormenta, durante todo el día continuaron las violentas ráfagas de viento y lluvia, que hacían prevalecer, cuando no aumentar, la altura de las olas. Pero el cable continuaba yendo como había hecho durante casi toda la noche, e iba en aumento nuestra confianza.

Al mediodía nuestras observaciones nos indicaron que habíamos hecho ciento treinta millas desde el día anterior, y unas trescientas sesenta desde nuestro punto de inicio en medio del océano. Habíamos pasado por la mayor profundidad medida con la sonda de dos mil cuatrocientas brazas, y más de la mitad de aguas generalmente profundas, el cable que quedaba en el barco era más que suficiente para llegar a la costa de Irlanda, incluso suponiendo que el mal tiempo continuado nos obligara a aflojar el cable y tender la misma cantidad que habíamos hecho hasta entonces. Veíamos el éxito como muy probable. Pero las experiencias anteriores nos había mostrado claramente que no estaríamos libres de sufrir ningún accidente hasta que el cable estuviera en tierra en ambas costas opuestas.

Durante la noche del domingo y la mañana del lunes el tiempo siguió tan borrascoso como hasta entonces, y si no hubiera sido por el infatigable trabajo del ingeniero que estaba a cargo de que las ruedas no se detuvieran con el subir y bajar del barco, a pesar de lo cual se detuvieron completamente una o dos veces, afortunadamente reanudaron su movimiento antes de que la popa del barco subiera por el movimiento del oleaje. No se podía aplicar ningún esfuerzo al cable; y aunque el dinamómetro registraba ocasionalmente mil setecientas libras cuando subía el barco, y menos de mil, e incluso nada, cuando bajaba, el cable corría rápidamente por su propio peso y por la velocidad del barco. Pero a pesar de todas estas fuerzas que actuaron sobre él, nunca salió el cable a más de ocho nudos marchando el barco a seis nudos y medio. Cuando el barco había excedido los seis nudos y medio de velocidad, el cable nunca había salido tan rápido. La media de velocidad mantenida por el barco hasta ese momento y durante todo el viaje había sido de cinco nudos y medio, y el cable, con excepciones ocasionales, había corrido un treinta por ciento más rápido.

El lunes dos de Agosto al mediodía habíamos hecho ciento veintisiete millas y media desde el día anterior, y habíamos recorrido más de la mitad del viaje hacia nuestro último destino.

Durante la tarde se vio a una goleta americana de tres mástiles flotando hacia el este y acercándose a nosotros, resultó ser la Chieftain. No nos dimos cuenta al principio, pero cuando estaba a media milla del Agamemnon alteró su curso, y se dirigió a cruzar por nuestra proa. Parecía inevitable una colisión, lo que sería fatal para el cable, y sólo podíamos evitarlo por el arriesgado medio de alterar el curso del Agamemnon. Se adelantó el Valorous y disparó un cañonazo para avisarlos, pero no pareció que hicieran mucho caso, le siguió rápidamente otro cañonazo de la proa del Agamemnon, seguidos por un segundo y un tercero del Valorous, pero el barco mantuvo su curso; y se aplicó el único medio que quedaba para evitar una colisión, el Agamemnon alteró su curso justo a tiempo para pasar a unas pocas yardas de ellos. Era evidente que nuestro comportamiento era una sorpresa para ellos, ya que estaba toda su tripulación en cubierta y sobre las jarcias. Al final se dieron cuenta lo que estábamos haciendo y adonde nos dirigíamos, porque la tripulación cambió sus modales, y saludando varias veces con la bandera nos dieron tres fuertes hurras. A pesar de que el Agamemnon se vio obligado a agradecer estas felicitaciones en su debida forma, puede imaginarse fácilmente el sentimiento de fastidio con que se consideró al barco que, por estupidez o poco cuidado de los que estaban a bordo, que estuvo a punto de añadir otro accidente al largo capítulo de desgracias con que ya nos habíamos encontrado. Los que estaban abajo y no habían visto aproximarse al barco, el primer cañonazo les sonó como un trueno, ya que pensaron que era la señal de rotura del cable. Las mesas del comedor quedaron desiertas en un momento, y hubo una carrera general por las escotillas hacia cubierta; pero antes de llegar desaparecieron sus temores al escuchar otro cañonazo, ya que todos sabían que sólo podía estar ocasionado por un barco en nuestra ruta o un hombre por la borda.

Durante la mayor parte de la mañana del lunes se habían ido debilitando gradualmente las señales eléctricas del Niagara, hasta que cesaron a la una menos cuarto. Nuestra inquietud se redujo algo al observar que la detención parecía ser una falta de continuidad, y no un defecto de aislamiento, y en consecuencia se supuso que podía deberse a alguna mala conexión a bordo del Niagara. Según parecer del profesor Thomson, se envió un mensaje diciendo que las señales eran demasiado débiles para recibirse, y si habían recibido el mensaje que aumentarían la potencia de la batería, inmediatamente las desviaciones comenzaron a ser mucho más fuertes que antes. Hacia la mañana nuevamente se desviaron con fuerza durante poco tiempo. Con la excepción de estas pequeñas detenciones, parecían haber mejorado mucho las condiciones eléctricas del hilo sumergido. Era evidente que las bajas temperaturas del agua en la inmensa profundidad mejoraban considerablemente las propiedades aislantes de la gutapercha, mientras que la enorme presión que tenía que soportar probablemente consolidaba su textura, y eliminaba cualquier burbuja o pequeños defectos que pudieran haber existido en su fabricación.

Durante la noche del lunes se moderó ligeramente el tiempo, pero continuó la mar dura, que ponía constantemente el hilo en peligro.

Hacia las tres de la mañana del martes, todos los de a bordo saltaron de la cama por el fuerte estruendo de un cañonazo. Todos sin excepción, sin entretenerse en lavarse o acicalarse, subieron a cubierta para averiguar la causa. Contrariamente a lo que esperaban, el cable estaba bien, pero justo sobre la luz gris de la aurora podía verse al Valorous con una actitud guerrera, disparando cañonazos rápidamente hacia un gran barco americano, que inconscientemente de nuestro trabajo, se dirigía directamente hacia nuestra popa. Estas fuertes y repetidas demostraciones de una gran fragata de vapor no fueron desdenadas, y sin saber evidentemente por qué ni para qué, arrió rápidamente las velas y viraron. Es imposible saber si nos consideraron como una expedición filibustera, o consideraron nuestro proceder como un ultraje británico hacia la bandera americana; pero lo cierto es que aparentemente hubo una gran agitación y permaneció hasta que se perdió de vista en la distancia.

El martes fue un día mucho mejor que los que habíamos tenido la última semana, pero todavía había una cierta mar gruesa, y aunque todavía no habían pasado nuestros peligros, aumentaban nuestras esperanzas de terminar bien. Habíamos conseguido recorrer casi toda la mayor parte de mar profundo con seguridad y además bajo las circunstancias más desfavorables posibles; por tanto había razones para creer que a menos que hubiera algún desafortunado accidente, podríamos terminar con el resto.

Hacia las cuatro de la mañana se alcanzó la montaña submarina que divide la meseta telegráfica de la costa irlandesa, y el súbito descenso de las aguas tuvo un efecto muy marcado sobre el cable, ocasionando que se redujera constantemente la velocidad y tensión del cable. Se dejó bastante flojo para permitirle seguir cualquier desigualdad que pudiera existir todavía sin descubrir por la sonda. Hacia las diez se alcanzó una profundidad de doscientas cincuenta brazas; lo único que permanecía con cierto peligro era cambiar de la bobina principal inferior a la que estaba en la cubierta superior, y esta peligrosa operación se realizó perfectamente entre las tres y las cuatro de la mañana del miércoles.

El miércoles fue un día calmado, el día que cualquiera habría elegido para hacer el empalme desde el día que partimos desde el punto de encuentro. Por tanto nos felicitamos por haber pasado una semana desde el comienzo de las operaciones el jueves anterior. Al mediodía estábamos a ochenta y nueve millas de la estación telegráfica de Valentia. El agua era poco profunda, y no había ninguna dificultad para tender el hilo sin ninguna pérdida, y todos veían el trabajo como prácticamente conseguido.

Hacia la una de la madrugada se realizó perfectamente el segundo cambio de la bobina de la cubierta superior a la inferior, y poco después los barcos se intercambiaron señales de que estaban en aguas de una profundidad de doscientas brazas. Al avanzar la noche se redujo la velocidad del barco, ya que se sabía que se estaba a poca distancia de tierra, y no era conveniente llegar a tierra antes de la luz de la mañana. Hacia las doce se vio en la distancia el Faro de Skelligs, y el Valorous se adelantó hacia la costa, disparando cohetes hacia nosotros, que respondíamos desde el Agamemnon, y según el deseo del Sr. Moriarty, el piloto, el barco no siguió al Valorous, sino que mantuvo su propio rumbo, que al final resultó ser el correcto.

Al amanecer la mañana del jueves, podíamos divisar a unas pocas millas las montañas rocosas y escarpadas que rodean las cercanías de Valentia. Probablemente nunca se dio la bienvenida a la tierra como la que se hizo al finalizar una de las mayores, y al mismo tiempo difíciles empresas que se haya emprendido. Ante nosotros se encontraban lo más tristes y aburridos pantanos que hay en la faz de la Tierra, pero los veíamos con placer; a medida que salía el sol ante el estuario de Dingle Bay, estremecía con un profundo color púrpura las altas cumbres de las montañas que rodeaban la costa, e iluminaba las masas de vapor que reptaban por ellas, era una escena que competía en belleza con cualquier obra producida por la imaginación más florida de un artista.

Aparentemente nadie era consciente en la costa de nuestra proximidad, el Valorous se dirigió a puerto y disparó un cañonazo. Ambos barcos entraron por el estrecho de Doulus Bay, y hacia las seis se echaba el ancla en la isla Beginish, en la parte opuesta a Valentia. A medida que los habitantes se enteraban de nuestra llegada dejaban el sitio, y cientos de botes atestados de pasajeros nos rodearon para escuchar las noticias de nuestro viaje. El Caballero de Kerry se había ausentado de Dingle, pero salió inmediatamente un mensajero y llegó rápidamente con el cañonero de su Majestad Shamrock. Poco después de nuestra llegada recibimos las señales del Niagara que se preparaban para llevar el cable a tierra después de haber tendido mil treinta millas náuticas de cable, por otro lado el Agamemnon había hecho su parte con un consumo de mil veinte millas náuticas, dando una longitud total de hilo sumergido de dos mil cincuenta millas geográficas. Inmediatamente después de echar el ancla, los botes de remos del Valorous ya estaban listos y con dos millas de cable para llevar a tierra el extremo; pero se hizo demasiado tarde antes de que la procesión de botes partiera del buque, bajo un saludo de tres salvas de fusil del destacamento de marines a bordo del Agamemnon, al mando del teniente Morris.

“El avance hacia la costa fue muy lento a consecuencia de un fuerte viento que soplaba en ese momento, pero a las tres el extremo del cable ya se encontraba en la costa de Knightstown, Valentia, con

el Sr. Bright y el Sr. Canning, el ingeniero jefe y el segundo ingeniero, gracias a cuyos trabajos se debe el éxito de la empresa, y el Caballero de Kerry<sup>2</sup>. El extremo se depositó inmediatamente en una zanja que se había abierto, mientras un saludo real hacía resonar las rocas y montañas cercanas, anunciando la comunicación entre el Viejo y el Nuevo Mundo”.

<sup>1</sup> El punto elegido como término del cable Atlántico, junto con las vistas hacia el mar y hacia tierra, los describe el corresponsal: “Todos los que han visitado Bahía Trinidad, en Terranova, coincidirán conmigo, que se trata de una de las más bellas láminas de agua que han visto los ojos. Su color es muy peculiar –una mezcla inexpresable del azul puro del océano con el verde oscuro de los bosques y el sereno azul del cielo. Su longitud de extremo a extremo es de ochenta millas, su anchura es de treinta millas, abierta hacia el Atlántico por la parte norte de la isla. Al sudoeste la costa se introduce en la Bahía Bull Arm, que es un sitio seguro y un bello puerto, de una anchura de dos millas y una longitud de nueve o diez, corriendo en dirección noroeste.

La profundidad de las aguas es suficiente para los barcos mayores. La marea sube siete u ocho pies, y la bahía termina en una bella playa de arena. La costa está llena de abetos de verde oscuro, mezclados con abedules y fresnos, ofreciendo un agradable contraste. La tierra va subiendo gradualmente desde el agua, albergando una de las poblaciones en el sitio más agradable de la isla. Se asciende sólo un cuarto de milla desde el agua, y ya no hay árboles grandes, sino un césped similar a una pradera abierta. En esta estación se encuentran miríadas de arándanos, innumerables perdices blancas, o de las praderas del norte, comiendo.

Las frambuesas, y las bayas son comunes. Pueden verse en las tierras altas numerosos lagos pequeños, de los que parten pequeños riachuelos, que proporcionan abundancia de truchas. Después de ascender una milla y media, probablemente se estarán a unos trescientos o cuatrocientos pies sobre el mar, y no hay nada más bello que presenciar las plácidas aguas de las Bahías Trinidad y Placentia –esta última salpicada de islotes verdes.

Hacia el oeste se desciende, según se llega de la línea telegráfica submarina, hasta las costas de Bahía Placentia, donde se encuentra un excelente puerto y la costa está salpicada de admirables pesquerías, que acompañan el camino de la línea telegráfica terrestre que va desde San Juan hasta Cabo Ray, atravesando toda la isla. En esta estación del año la caza es muy abundante. Hay un gran número de osos, lobos, liebres del norte muy abundantes, zorros, gansos silvestres, patos, etc.

A unas cuatro millas al sur de la entrada de la Bahía Bull Arm, en la costa de Bahía Placentia, está situada la mina extraordinaria La Manche, propiedad de la Compañía Telegráfica, proporcionando una importante fuente de galena notablemente pura. El punto donde entra el cable en tierra es memorable en la historia de la isla por ser el lugar de la batalla naval entre Francia e Inglaterra por la lucha en la ocupación exclusiva de las valiosas pesquerías situadas a lo largo de la costa.”

<sup>2</sup> Un nombre que se ha mencionado varias veces en esta historia, y siempre se ha nombrado con honor. El Caballero de Kerry es el Lord de las Islas en esta parte de la costa irlandesa; y cuyo interés constante mostrado en esta empresa, y su generosa hospitalidad en todo lo relacionado, tiene muchos amigos que le recuerdan en ambos lados del Atlántico.

## CAPÍTULO XI

NOTICIA DEL ÉXITO. GRAN ACLAMACIÓN EN AMÉRICA. ENTUSIASMO POPULAR. CELEBRACIONES EN NUEVA YORK Y OTRAS CIUDADES

Cualquiera que escriba la historia de los entusiasmos populares deberá reservar un gran espacio al Telégrafo Atlántico. Nunca una noticia de un gran descubrimiento en la guerra o en la paz ha electrificado tanto a una nación. No hay duda que la impresión fue mayor porque tomó de sorpresa al país. Si se hubiera conseguido en Junio, se habría encontrado la gente preparada para ello. Pero el fracaso de la primera expedición, y el año transcurrido marcaron a la gente con un sentimiento de fatalidad. Era una empresa sin esperanzas; y se veía a sus proyectistas como alguien que concibe grandes proyectos, se aventura en grandes empresas, y no tiene éxito, se les trataba con una combinación de mofa y piedad.

Esto era lo que pensaba la gente, cuando el jueves cinco de Agosto, se recibió el siguiente despacho al mediodía:

FRAGATA NIAGARA DE LOS EE.UU.  
BAHÍA TRINIDAD, TERRANOVA, 5 de Agosto de 1.868

}

“Para ASSOCIATED PRESS, NUEVA YORK:

La Flota Telegráfica Atlántica zarpó de Queenstown, Irlanda, el sábado diecisiete de Julio, y se reunió el miércoles veintiocho de Julio en medio del océano. Se hizo el empalme a la 1 P.M. del jueves veintinueve, y se separaron; el Agamemnon y el Valorous navegaron hacia Valentia, Irlanda; el Niagara y el Gorgon hacia aquí, donde llegaron ayer, y esta mañana se llevará el cable a tierra.

Desde la Caseta Telegráfica en el puerto de Valentia hasta la Caseta Telegráfica en la Bahía Bull Arm, en Bahía Trinidad, hay mil seiscientas millas náuticas, y más de dos tercios de esta distancia está en aguas de una profundidad superior a dos millas. El Niagara y el Agamemnon han tendido el cable a la misma velocidad. Las señales eléctricas que se envían y reciben por el cable son perfectas.

La maquinaria para tender el cable ha trabajado de la forma más satisfactoria, y no se han detenido ni un sólo momento desde que se hizo el empalme hasta que llegaron.

El capitán Hudson, los Sres. Everett y Woodhouse, los ingenieros, los electricistas, los oficiales del buque, y todos los hombres a bordo de la Flota Telegráfica se han esforzado al máximo para cumplir con el objeto de esta expedición, y se ha conseguido gracias a la bendición de la Divina Providencia.

Después se ha llevado el cable a tierra y se ha conectado con la línea telegráfica terrestre, el Niagara ha descargado parte de la carga de la Compañía Telegráfica, y se ha desplazado a San Juan a cargar carbón, desde donde partirá hacia Nueva York.”

“CYRUS W. FIELD”

Es imposible concebir la impresión que causó este simple anuncio. Se telegrafió inmediatamente a todas partes de los EE.UU., y en todos los sitios causó una gran conmoción. En algunos sitios se suspendieron todos los negocios; los hombres corrían por la calle y confluían en las oficinas donde se recibían las noticias. Una escena impresionante fue una convocatoria religiosa en Nueva Inglaterra. En Andover, Massachusetts, llegó la noticia en el momento que los alumnos del Seminario Teológico estaban celebrando una cena por su cincuenta aniversario. Se encontraban presentes un millar de personas, todas ellas se pusieron de pie, y dando salida a sus sentimientos gritaron numerosos vivas. Cuando volvió la calma, el reverendo Dr. Adams, de Nueva York, dijo que estaba demasiado emocionado para dar un discurso, y como ejemplo de lo que sentía sugirió, que debían unirse todos para dar gracias al Todopoderoso. El reverendo Dr. Hawes, de Hartford, se dirigió a la asamblea con una ferviente plegaria, reconociendo el gran evento de manos de Dios, y calculado para impulsar el triunfo de la civilización y la cristiandad. Después cantaron todos juntos el himno majestuoso Old Hundred:

“Gracias a Dios por todas sus bendiciones,  
Gracias a Él por todas las criaturas que hay debajo,

Gracias a Él por todos los que hay en el Cielo,  
¡Gracias Padre, Hijo y Espíritu Santo!”

Después dijo—el Dr. Hawes— “ahora debemos consagrar este nuevo poder, en la medida que podamos, a la divulgación de la verdad.”

En Nueva York se recibieron las noticias con cierta incredulidad al principio. Pero cuando las confirmaron los siguientes despachos, la ciudad explotó de alegría. Nunca antes había habido tal explosión de alegría popular. En Boston se dispararon cien cañones en el Común, y las campanas de la ciudad estuvieron repicando durante una hora uniéndose a la alegría general. Por todas partes de los EE.UU. se vivieron escenas parecidas. Tengo ante mí los periódicos de Nueva York de Agosto de 1.858, y entre el memorable cinco, cuando tuvo lugar el desembarco, hasta final de mes, apenas contienen otra cosa que demostraciones populares en honor del Telégrafo Atlántico. Provocó un júbilo nacional.

Es natural que esta corriente de júbilo público se expresara hacia el autor de esta gran obra, el que inspiró esta alegría universal. Para su sorpresa, el Sr. Field se encontró “famoso”. En veinticuatro horas su nombre estuvo en millones de lenguas. Le llovieron felicitaciones de todas partes, de los alcaldes de las ciudades y gobernadores de los Estados; de todas partes de la Union y las provincias Británicas; del Presidente de los EE.UU. y del Gobernador General de Canadá. El Sr. Buchanan telegrafió al Sr. Field, en Bahía Trinidad:

“Mi Apreciado Sr.: Le felicito de todo corazón por el éxito de la gran empresa con cuyo nombre está honorablemente conectada. Bajo las bendiciones de la Divina Providencia será un instrumento para la promoción de la paz perpetua y amistad entre todas las naciones.”

La estimación popular por este logro y por su autor llegó todavía más lejos. Con la exageración natural de las masas de hombres, llevadas por un súbito entusiasmo, se elevó al Telégrafo Atlántico a un inmenso estrado en el curso del progreso, un evento apenas inferior en la historia del mundo al descubrimiento de América, o a la invención de la impresión; y el nombre de su proyectista se unió a los de Franklin y Colón. Quien ayer no era más que un visionario, hoy día se exaltaba como benefactor de su país y de la humanidad.

Esta avalancha de elogios fue sobrecogedora. Siempre perturba a los que se ven atrapados por ella, y uno sólo es el objeto de la atención general y el aplauso. Aunque sintió este estorbo, el Sr. Field pudo presenciar la alegría pública por el éxito de la empresa, y quedó profundamente tocado por el aprecio de sus propios servicios. Pero probablemente todas estas demostraciones públicas no le alegró tanto como las cartas privadas recibidas del otro lado del Atlántico, de aquellos que participaron en los trabajos de la empresa —antiguos compañeros de armas que le habían acompañado con la pesada carga, y recibían parte de los honores que es la recompensa de sus fatigas comunes.

Como ejemplo de los agradecimientos que llegaron del otro lado del mar, citamos un único pasaje de una carta del Sr. George Seward, el Secretario de la Compañía en Londres, escrita inmediatamente después de recibir la noticia del éxito de la empresa. Bajo la impresión de este suceso escribió al Sr. Field:

“Al final se ha conseguido esta gran obra. Me alegro por motivos nacionales comunes, y no menos por nuestros motivos personales. Me regocijo con Ud. de la forma más cariñosa y sincera, y le felicito por esta finalización feliz a los problemas y ansiedades, el trabajo continuo y perseverante, y la energía sin desmayo que le ha costado esta gran y noble obra. Nunca un hombre ha dedicado más energías a una obra que ha hecho Ud. En el seno de su familia podría recoger la recompensa del descanso y afecto, que endulzan indudablemente la reflexión de que, bajo la Providencia, ha obtenido un beneficio para la humanidad grande y duradero. Si le encanta la contemplación de la fama, puede ser indulgente con esta reflexión; ya que el nombre de Cyrus W. Field está ahora camino de la inmortalidad, y será tan conocido para la humanidad como el Telégrafo Atlántico.”

Los directores, cuya fe y coraje habían sido puestos severamente a prueba, ahora sentían una alegría doble, por sus amigos y por ellos mismos, y por el glorioso resultado de la unión de sus trabajos. El Sr. Peabody escribió que “sus reflexiones debían ser igual que las de Colón, después del descubrimiento de América.” Los Srs. Charles Wood y Sir John Packington, sucesivos Lord Almirantes que habían apoyado la empresa con la ayuda constante del Gobierno Británico, escribieron al Sr. Field cartas de felicitación por la gran obra que había conseguido gracias a sus energías y voluntad inconquistable. Estaban por encima de cualquier sentimiento y celo nacional, y nunca imaginaron que menoscabaría el justo honor de Inglaterra reconocer plenamente el coraje y sentido emprendedor de los americanos.

Por su parte el Sr. Field reconocía constantemente la valiosa ayuda prestada por los demás –sin cuya ayuda no tendrían éxito los esfuerzos de un único individuo. A su llegada a San Juan la población le recibió con total entusiasmo. El Consejo Ejecutivo de Terranova le ofreció un discurso, en el que le daban sus más calurosas felicitaciones por el éxito de la empresa, que reconocían deberse principalmente a él. “Intimamente reconocido por haber sido” –estas eran sus palabras– “con la energía y entereza con que se ha distinguido desde el comienzo de esta gran obra de conexión telegráfica entre el Viejo y el Nuevo Mundo; y sintiendo que este triunfo de la ciencia se debe, bajo la Providencia, principalmente a su buena dirección y acciones indómitas, deseamos expresarle nuestro mayor aprecio por su éxito a la causa del progreso del mundo,” etc.; a lo que respondió el Sr. Field, reconociendo a su vez el cordial apoyo que siempre había recibido del Gobierno de Terranova. La Cámara de Comercio de San Juan también le ofreció un discurso en términos similares, a lo que respondió –después de reconocer esta mención por sus propios trabajos y sacrificios:

“Pero sería no sólo poco generoso, sino incluso injusto que me olvidara por un momento de los servicios de los que fueron mis colaboradores en esta empresa, y sin cuyo trabajo los míos no habrían tenido validez. Me sería difícil enumerar los numerosos caballeros a cuyos conocimientos científicos, destreza y energía se debe este trabajo, y a los que se expresan las gracias en mi nombre. No sería de justicia dejar de reconocer lo mucho que se debe al capitán Hudson y a los oficiales del Niagara, cuyos corazones estaban en la obra, y a sus incesantes fatigas; al capitán Dayman, del buque de Su Majestad Gorgon, por los precisos y exactos sondeos que realizó el año pasado, y por la perfecta manera que llevó al Niagara sobre el gran arco mientras se tendía el cable; al capitán Otter, del Porcupine, por la vigilancia que hizo en Bahía Trinidad, y por la admirable forma en que pilotó el Niagara la noche de su anclaje; al Sr. Everett, que pasó meses dedicando todo su tiempo al diseño y perfeccionamiento de la bella maquinaria que ha tendido exitosamente el cable desde los barcos –maquinaria tan perfecta en todos los aspectos, que no se detuvo ni un solo momento a bordo del Niagara hasta que alcanzó su destino en Bahía Trinidad; al Sr. Woodhouse, que supervisó el bobinado del cable, y cooperó con celo y habilidad con su hermano ingeniero durante el tendido; a los electricistas por su constante vigilancia; a los hombres por sus trabajos sin fin; (y que confío que tengan un buen informe de sus mandos, ingenieros, electricistas, y demás a bordo del Agamemnon y del Valorous, la parte irlandesa de la flota) a los Directores de la Compañía Telegráfica Atlántica por el tiempo que dedicaron a esta empresa sin recibir compensación alguna por sus servicios, (y sería un placer saber que el director, que ha dedicado más tiempo que nadie, fue durante muchos años un residente de este sitio, y bien conocido de todos ustedes –estoy aludiendo al Sr. Brooking, de Londres) al Sr. C.M. Lampson, un natural de Nueva Inglaterra, pero que hace al menos veintisiete años que reside en Londres, que apreció la gran importancia de esta empresa para ambos países, y le prestó su valiosa ayuda, poniendo al servicio de la Compañía su sabio juicio y gran talento para los negocios, al distinguido americano Sr. George Peabody, y a digno socio, Sr. Morgan, que no sólo asistió liberalmente con sus propios medios, sino que también le estaremos agradecidos por su confianza y consejos”.

Tales reconocimientos, constantemente repetidos, muestran una mente incapaz de sentir envidia o celos, que reconocía los servicios de los demás, y que debían recibir los honores del público de Inglaterra y América que habían merecido tan noblemente.

Después de tres días de retraso en San Juan, que se vio obligado a hacer el Niagara para repostar carbón, y que pasó el pueblo en fiestas y regocijos, partió para Nueva York, donde llegó en la semana ochenta y dos desde la llegada a tierra del cable en Bahía Trinidad. Habían sido semanas de gran ansiedad, de confusión y de excitación. El público, ávido de noticias, devoraba impacientemente todo lo relativo al telégrafo, pero estaba satisfecho. Los despachos desde Bahía Trinidad decían que las señales pasaban constantemente por el cable, pero no llegaban al público las noticias del otro lado del Atlántico. El Sr. Field explicó parcialmente esto, enviando el día siete un despacho a la Associated Press desde Bahía Trinidad:

“Hemos desembarcado en el bosque, y hasta que los instrumentos telegráficos no estén listos y ajustados perfectamente, no podrá pasar ningún comunicado entre los dos continentes; pero la corriente eléctrica se recibe perfectamente.

“Tengan la seguridad de que sabrán cuando esté todo listo, pero deben pasar algunos días antes de que todo esté perfeccionado. El primer mensaje entre Europa y América será de la Reina de Gran Bretaña para el Presidente de los EE.UU., y el segundo su respuesta.”

Esto impacientó más al público, y los amigos enviaban mensajes preguntando, el día once telegráficamente desde San Juan:

“Antes de partir de Londres, los directores de la Compañía Telegráfica Atlántica decidieron unánimemente que después de transmitir por la línea los mensajes de la Reina y del Presidente, permanecería la línea durante varias semanas para uso exclusivo del Dr. Whitehouse, del profesor Thomson y otros electricistas, esto les permitirá probar diversos modos de telegrafiar, y de esta manera los directores podrán decidir cuál es el método mejor y más rápido para su uso futuro; ya que se considera que una vez se abra comercialmente la línea será muy difícil hacer experimentos, incluso durante un tiempo corto.

Recibirán una notificación de cuándo estará lista la línea comercialmente, las tarifas y precios.”

El público todavía no estaba satisfecho, y muchos comenzaron a dudar, cuando el dieciséis se anunció súbitamente que se había recibido el mensaje de la Reina. Estos fueron el mensaje y la respuesta entre las cabezas de los dos países:

AL PRESIDENTE DE LOS EE.UU. WASHINGTON

“La Reina desea felicitar al Presidente por la satisfactoria finalización de esta gran obra internacional, en la cual la Reina ha tomado el interés más profundo.

La Reina está convencida de que el Presidente se unirá con ella en la ferviente esperanza de que el cable eléctrico que conecta ahora Gran Bretaña con los EE.UU. será un lazo adicional entre las naciones, cuya amistad se fundamente en el interés común y estima recíproca.

La Reina tiene un gran placer en comunicarse de esta forma con el Presidente, y le renueva los deseos de prosperidad de los EE.UU.”

WASHINGTON, 16 DE Agosto de 1858  
Para SU MAJESTAD VICTORIA, REINA DE GRAN BRETAÑA

“El Presidente corresponde recíprocamente las felicitaciones de Su Majestad la Reina por el éxito de esta gran obra internacional conseguida por la ciencia, destreza e indomable energía de los dos países.

“Este es el triunfo más glorioso debido a que es más útil la humanidad que cualquier batalla que haya ganado un conquistador en el campo de batalla.

Con los designios del Cielo, el Telégrafo Atlántico podrá ser un lazo perpetuo de paz y amistad entre las naciones, y un instrumento destinado por la Divina Providencia para la difusión de la religión, civilización, libertad y ley por todo el mundo.

En este punto de vista, ¿no se unirán espontáneamente todas las naciones de la Cristiandad en una declaración que será neutral, y que estas comunicaciones sean sagradas pasando hasta sus lugares de destino incluso en medio de hostilidades?

JAMES BUCHANAN

La llegada del mensaje de la Reina fue la señal para un estallido de entusiasmo popular. A la mañana siguiente, diecisiete de Agosto, Nueva York se despertó con un trueno de artillería. Al romper el día se dispararon un centenar de cañones en el Parque, y se repitió el saludo al mediodía. En esa hora en todos los edificios públicos estaban ondeando las banderas, y sonaron todas las campanas de las principales iglesias, recordando al poema de Tennyson de las felices campanas de Navidad que suenan despidiendo al año:

Saludan al viejo, saludan al nuevo  
Saludan al falso, saludan al verdadero.

Esa noche la ciudad estuvo iluminada. Nunca se había visto un espectáculo tan brillante. Parecía que la luz tenía que llegar hasta el cielo. El resplandor de la ciudad era tan grande, que parecía que la cúpula estaba ardiendo, y el propio Hall apenas podría escapar a la destrucción. Hubo demostraciones similares en otras partes de los EE.UU. Desde el Atlántico hasta el Valle del Mississippi y al Golfo de México, en todas las ciudades se oía el disparo de cañones y el repique de campanas. Nada parecía demasiado extravagante para expresar el regocijo popular.

La mañana siguiente después de esta iluminación, el Niagara entró en el puerto de Nueva York, y el Sr. Field se fue a su casa. La noche antes de abandonar el buque había escrito a los Directores en Londres, dándoles un informe completo del tendido del cable, que indicaba exactamente la posición que había mantenido en los últimos siete meses. Escribió:

“A su solicitud unánime, y con gran sacrificio personal, acepté el cargo de Director General de la Compañía Telegráfica Atlántica, para el único propósito de emplear todas mis energías en hacer que la

empresa sea un éxito; y si este objeto se ha conseguido, les ruego que acepten mi renuncia. Siempre será un placer para mí hacer todo lo que esté en mis posibilidades, consistentes con mi deber para mi familia y mis asuntos privados, para promocionar los intereses de la Compañía Telegráfica Atlántica.”

Una vez con su familia, el Sr. Field esperaba disfrutar de un breve intervalo de calma y sosiego. Pero era imposible. El gran evento que estaba en conexión con su nombre estaba demasiado fresco en la mente popular. No podía escapar a la observación pública. Los visitantes acudían en tropel, ofreciéndole su felicitación, y su casa estaba rodeada por muchedumbres ansiosas de verle y escucharle. Concedía todo por la gran excitación popular, y no podía negarse a dar este servicio que demandaba el reconocimiento público. Incluso en Inglaterra, donde el entusiasmo no se aproximó al de este país, se reconoció completamente el carácter maravilloso de lo conseguido. El London Times escribió la mañana del seis de Agosto: “Desde el descubrimiento de Colón, no se ha hecho nada más comparable a la gran apertura que se ha dado a la esfera de la actividad humana.” “Ayer se hizo más para la consolidación de nuestro imperio, que la visión de nuestros hombres de estado, la liberalidad de la Legislatura, la lealtad de nuestras colonias, que se había hecho hasta ahora.” Para remarcar el beneficio público que se había hecho, se nombrado caballero al Sr. Charles T. Brigh, Ingeniero Jefe, y los capitanes Preedy y Aldham le acompañaron en los honores. Inglaterra mostró de esta forma su aprecio por los servicios.

Pero en este país los títulos y honores no provienen del Gobierno, sino del pueblo. El entusiasmo popular se agotó en elogios hacia el hombre que había enlazado el Viejo y el Nuevo Mundo. Sentarse y leer con la sangre fría lo que se publicó en los diarios de aquellos días puede parecer extraño. Una colección de periódicos publicados durante todo el mes de Agosto de 1.858 sería una buena curiosidad literaria.<sup>1</sup>

No hay mejores demostraciones que el propio entusiasmo del público. La sensación fue tremenda, y llegó a todas las mentes. Aunque la gente gritó y los cañones rugieron, los hombres serios y pensativos ponderaron el cambio que se acababa de producir en la Tierra. Los hombres de negocios razonaron cómo afectaría al comercio mundial, mientras que los filántropos consideraron que era el comienzo de una era nueva de paz universal. El primer mensaje que cruzó el mar anterior al de la Reina fue uno de exaltación religiosa. Fue de los directores de Gran Bretaña a los de este lado del Atlántico, y simplemente recitaba que Europa y América estaban unidas por telégrafo, e inmediatamente seguía un arrebato religioso, haciéndose eco de la música de los ángeles sobre el nacimiento el Salvador: “Gloria a Dios en las alturas; y paz en la Tierra a los hombres de buena voluntad.” La poesía siguió la corriente. El suceso se convirtió en tema de innumerables odas e himnos que, aunque tenían poco mérito como poesía, al menos su espíritu era noble; celebraban el suceso principalmente como promoción de la hermandad de la familia humana. El más importante fue este:

“¡Se ha conseguido! el mar devorador ha consentido,  
Las naciones no están separadas,  
Los continentes se dan la mano,  
Se sienten los latidos de los corazones.

¡Más de prisa! ¡más de prisa el cable! déjalo correr  
Un cinturón de amor rodea la tierra,  
Le dice a todas las naciones bajo el Sol  
Seamos hermanos de corazón.

Como las promesas entre los hermanos, mano a mano,  
Una amistad abarca al mundo,  
Un comercio en todas las tierras,  
Un lenguaje y un Dios.’

Los sermones que se predicaron con motivo de esta ocasión fueron literalmente innumerables. Son suficientes para imprimir un gran volumen. Nunca un suceso ha tocado más profundamente el espíritu de entusiasmo religioso. Los hombres devotos que avanzan hacia la era del milenio eran objeto a la vez de fe y esperanza. ¿No era este el momento predicho cuando “muchos correrán hacia un lado y otro, y se aumentará el conocimiento?” Así decían los predicadores, tomando sus textos favoritos de los Salmos, “Su línea irá por toda la Tierra, y sus palabras hasta el confín del mundo”; o la pregunta de Job: ¿Puedes ir más allá de los rayos, que pueden ir y decirte, aquí estamos? ¿No era este el amanecer de una era feliz, donde todos los hombres se unirían en paz, y las naciones dirían no más guerras? Este era el tono de los discursos que se predicaron en miles de púlpitos de un extremo al otro del país. Incluso la Iglesia Católica Romana, tan alta e inflexible en sus afirmaciones, elevándose sobre los siglos pasados, y desdeñando el

progreso material actual comparándolo con la gloria espiritual de la Edad de la Fe, no ignoró el gran evento; y en la colocación de la primera piedra de la nueva catedral de San Patrick, el mayor templo religioso del continente, el Arzobispo Hughes depositó bajo la piedra una inscripción, donde junto a los nombres de los mártires y confesores, no olvidó incluir un breve memorial de este logro de la ciencia, en nombre del gran beneficio que supondría para la humanidad.

Estas demostraciones públicas culminaron el primero de Septiembre, cuando las autoridades de la ciudad dieron una ovación pública al Sr. Field y a los oficiales de la expedición. Al aceptar estos honores, el Sr. Field tuvo el detalle de que se incluyeran a los oficiales británicos junto a los americanos. Al recibir en San Juan la notificación de los preparativos de la celebración lo puso inmediatamente en conocimiento del Almirantazgo Británico de Halifax:

“Consideraría como un gran favor personal si permitiera al capitán Dayman del Gorgon que acompañara al capitán Hudson del Niagara a Nueva York. Los oficiales y marinos ingleses que han trabajado con los oficiales y marinos americanos en el tendido del cable. Los que han participado con nosotros en los días de pruebas, y le rogamos, si es posible, que se unan con nosotros en nuestro triunfo.”

Se concedió esta solicitud, se permitió que los oficiales se ausentaran y se desplazaran a Nueva York para tomar parte en la celebración, y en todos los honores que siguieron, los oficiales del Gorgon estuvieron asociados a los del Niagara.

Llegó el día, y la celebración sobrepasó todo lo que había presenciado la ciudad hasta entonces. Era un día apacible de otoño –caluroso, con el cielo ligeramente cubierto de nubes, que parecía invitar a la población a salir a la calle. El día comenzó con un solemne servicio en Trinity Church, al que asistieron las autoridades de la ciudad, los representantes de las potencias extranjeras, y una inmensa población. El gran edificio estaba adornado de plantas; y en el centro colgaba una cruz, con la inscripción: “Gloria a Dios en las alturas; y paz en la Tierra a los hombres de buena voluntad.” Una vez reunida la audiencia, entró una procesión de doscientos clérigos, encabezada por el Obispo Doane de Nueva Jersey, que ofreció un discurso. Se leyeron las plegarias y las Escrituras, y el coro rompía a intervalos en himnos que la Iglesia solía cantar los años de alegría y exaltación: “Oh ven con nosotros y canta al Señor”, el *Gloria in Excelsis* y el *Te Deum Laudamus*.

Al mediodía, el Sr. Field y los oficiales de los buques llegaron a Castle Garden donde fueron recibidos con un saludo nacional. Se formó una procesión que se extendía millas por las calles desde la Batería hasta el Crystal Palace. En la procesión se encontraba Lord Napier, el Ministro Británico, y oficiales del Ejército y la Marina. Las calles estaban atestadas en todo el recorrido. Las ventanas e incluso los tejados de las casas estaban llenas de gente. En todos los sitios había banderas que flotaban en el aire. Era tan densa la multitud que la procesión tardó cinco o seis horas en llegar al Crystal Palace.

Allí les aguardaba una asamblea que llenaba todos los pasillos y galerías. Se pronunció un discurso, narrando la historia del Telégrafo Atlántico. Subió el Alcalde, y al presentar al Sr. Field a la audiencia dijo lo siguiente:

“Señor: la historia recoge pocas obras que llamen la atención y al mismo tiempo atraigan la simpatía de todos los hombres. En todos los tiempos se han hecho expediciones belicosas a una escala lo suficiente grande como para asombrar al mundo; pero la maldad que siempre acompaña a su objetivo deja una senda de horror en las naciones. Incluso el descubrimiento del continente Oeste, el mayor suceso de los tiempos modernos, fue hecho por una insignificante flota que partió de las costas de Portugal sin llamar la atención del mundo civilizado. Completamente diferente ha sido la historia de la asombrosa y difícil empresa que ha unido el Viejo y el Nuevo Mundo por medio del telégrafo eléctrico. Desde el principio, la mayor y más amplia de todas las tierras bajo el sol, ha sido observada con ansiedad, incluso cuando se dudaba de su existencia, se dieron pasos con gran interés hacia lo que se conoce universalmente como el momento más importante de una era maravillosa de maravillas científicas y mecánicas. Las dos naciones más importantes del globo, con legislaturas constitucionales independientes, y con la ayuda de sus mejores barcos y sus oficiales e ingenieros más hábiles, se combinaron para asegurar el éxito. El capital fue suscrito de forma tan liberal por ciudadanos privados que hizo ruborizar a la avaricia. A ambos lados del Atlántico la prensa recogió los detalles del progreso de la obra con cordial interés, y aseguró la generosa simpatía de los hombres de todo tipo de lenguas y naciones. Ha tenido la fortuna de identificarse con un proyecto de una proporción tan magnífica y de reconocimiento universal. Pero la empresa no fue menos afortunada al ser proyectada y llevada a la ejecución por un hombre que los obstáculos ni los desastres le desanimaron, ni las dudas le paralizaron, ni la oposición le descorazonó. Si Ud., cuya dirección de esta gran empresa le fue asignada por la Providencia y por el juicio de sus compañeros, no hubiera encontrado el coraje, la energía, la determinación y una fe realmente sublime, la obra más grande sólo habría sido el fracaso más estrepitoso. Pero, los incidentes de la expedición, y el resultado final –

demasiado familiar a todo el mundo para repetirlos otra vez– ha demostrado que Ud. posee todas las cualidades esenciales para conseguir el éxito. Por esta razón ahora hay entre nosotros un hombre al que Uds. compañeros, han de presentar su cordial admiración y mayor aplauso. La ciudad de su hogar tiene el gusto de honrarle, sus conciudadanos, conscientes de que la gloria de su éxito se verá reflejado en ellos, están orgullosos en lo que les toca. Ha testimoniado el aprecio por sus grandes servicios y heroica perseverancia con las luminarias, procesiones, serenatas y discursos. Y ahora, señor, el gobierno municipal de esta ciudad, la principal del continente Oeste, me ha dado instrucciones, que teniendo el honor de ser su principal magistrado, y sensible a la presencia de esta gran asamblea de señoras y ciudadanos, le ofrezco una caja de oro, con las armas de la ciudad grabada en ella, como testimonio de su acción, bajo la Divina Providencia, y de que el mundo se encuentra en deuda por la feliz ejecución de la mayor obra de hoy día y generación; y el nombre del alcalde, Aldermen, y la Comunidad de la ciudad de Nueva York, le ruego que acepte esta prueba de su aprobación. En definitiva, señor, este es el momento más agradable de mi vida, sinceramente deseo que sus días en esta tierra, tan prósperos y honorables como ha sido un glorioso éxito su logro de unir los dos hemisferios por un cordón de comunicación eléctrica.”

A este encendido discurso respondió el Sr. Field:

“Señor: este día será memorable en mi vida; no sólo por la celebración del éxito en un logro con el que está en conexión mi nombre, sino por el honor que me concede la ciudad de mi hogar –la mayor ciudad metropolitana del mundo. Veo aquí no sólo las autoridades cívicas y ciudadanos, sino también a mis amigos personales –hombres con quien me he relacionado amigablemente por medio de mis actividades y negocios que he hecho en gran parte de mi vida. Hace cinco semanas, en este día y hora, me encontraba en el puente del Niagara, en medio del océano, a la vista del Gorgon y el Valorous, que vigilaba al Agamemnon. Ese día era frío y triste, el aire era brumoso, y el viento levantaba el mar; y cuando pienso en todo lo que he tenido que pasar –las esperanzas frustradas, y los amigos sacudidos por los reveses, los pocos que permanecieron– siento una carga en mi corazón casi demasiado pesada, pero mi confianza era total, y mi determinación completa. Cuan diferente es la escena que tengo ante mí –esta gran multitud que me testifica su simpatía y aprobación, que me elogian sin fin, y amigos sin número. Señores, esta ocasión me da la oportunidad de expresar las gracias por la entusiasta recepción con que me han recibido, y mi reconocimiento ante este gran concurso de mis conciudadanos. Tal vez podría añadir para las damas, si me lo permiten, que cuando se tendió el cable, el primer mensaje público que pasó venía de alguien de su propio sexo. Esta caja, señor, que tengo el honor de recibir de sus manos, es un testimonio para mí y mis hijos de lo que piensa mi propia ciudad de mis actos. Señor, su bondad me adula, y por la bondad de mis conciudadanos, remito mis más efusivas gracias.”

El entusiasmo con que se recibió a este discurso alcanzó al punto álgido cuando al final, el Sr. Field avanzó hacia el borde de la plataforma, desenrolló un despacho, y leyéndolo dijo:

“Caballeros, acabo de recibir hace un momento un mensaje telegráfico desde una pequeña población, ahora suburbio de Nueva York, y que voy a leerles:

LONDRES, 1 de Septiembre de 1.858.

A CYRUS W. FIELD, Nueva York

Los directores que permanecen en Valentia preparando la apertura de la línea al público. A través del cable le envían a Ud. y sus conciudadanos, sus más calurosas felicitaciones y mejores deseos, y simpatizan cordialmente en su feliz celebración de esta gran obra internacional”<sup>2</sup>

Se entregó al capitán Hudson una medalla de oro, junto con un discurso al que respondió. El Sr. Archibald, el Cónsul Británico presentó testimonios similares a todos los capitanes ingleses, que contestaron a su paisano, después la audiencia se puso en pie mientras la banda interpretaba “Dios salve a la Reina.”

Ya era bastante de noche cuando se terminaron los ejercicios y la gran multitud se dispersó.

La noche fue testigo de uno de esos actos con los que Nueva York sobrepasa a todas las ciudades del mundo –una procesión de hombres con antorchas encendidas– igual que el que se le dio al Príncipe de Gales, pero que probablemente no presencié ninguno más, desde que desapareció el Departamento de Bomberos Voluntarios.

Pero un día no fue suficiente para agotar el entusiasmo público. La mañana siguiente las autoridades cívicas ofrecieron un gran banquete, al que asistió un gran número de distinguidos huéspedes. Lord Napier habló, en un lenguaje tan feliz como elocuente, del nuevo lazo que se había creado entre las

moradas a ambos lados del mar, y otorgaba el mayor reconocimiento que ha presenciado este autor a esta gran obra. El Sr. Field respondió rechazando los excesivos honores que se le han concedido, diciendo que no pertenecen únicamente a él, y sería de justicia otorgar a los que se habían unido en ambos lados del Atlántico para hacer esta gran obra.

Por supuesto que no deseamos recapitular estas festividades, o enumerar todos los sentimientos y discursos de esta noche de regocijo. Está más allá de las posibilidades de ningún artista reproducir tal carnaval, porque no puede sondear el espíritu de la escena. Incluso aunque intentamos recordarlo, nos sentimos

Como el que se encuentra solo  
En una sala de banquetes vacía.

Han pasado años desde entonces, y hace tiempo que murió el eco de los disparos y vivas que se dieron en el salón. Hace tiempo que desaparecieron de la Tierra muchos de los oradores y actores. Estoy feliz de poder decir que todavía permanece la obra que celebraron. Mientras duraron esas demostraciones, se apagaron las voces en contra en medio el coro de alegría nacional; pero hubo algunas, sin duda, que veían con envidia o murmuraban. Pero ¿quién podía dar de mala gana los honores al héroe del día que había vencido duramente, y que, si se demostraba, enseguida saldrían duras censuras e imputaciones injustas?

¡Ay! de la gloria humana! Su camino lleva a la sepultura. La muerte es el final de la ambición humana. El día que toda una ciudad se levantó para honrar al Telégrafo Atlántico y a su autor, dio este su latido final, y el primer cable duerme en silencio en el fondo del océano.

<sup>1</sup> Tal curiosidad existe, preparada por la industria de un caballero que es uno de los coleccionistas más importantes de los casos de su tiempo –los reúne y preserva los materiales para la historia futura– El Sr. John R. Barlett, Secretario de Estado de Rhode Island. Este caballero mantiene un archivo de todos los periódicos referidos al Telégrafo Atlántico, con el que ha compilado un volumen único. Está en la forma de álbum de recortes, pero a escala gigantesca, con un tamaño similar al gran Diccionario Webster. Está hecho completamente de recortes, clasificados por diferentes encabezados, y preparado a doble columna con cerca de cuatrocientas páginas tamaño folio. El tema condensado podría tener entre tres y cuatro volúmenes de octavo del tamaño de la Historia de Prescott, si se imprimiera en ese estilo. Se ha incluido todo lo que se ha podido recoger de los periódicos europeos y americanos, tocando en general las afirmaciones de los inventores y proyectistas del telégrafo eléctrico en general, y del Telégrafo Atlántico en particular. La historia está acompañada de ilustraciones tomadas de los periódicos. En total abarca más materiales de esta historia que cualquier otro volumen que hemos podido conseguir, y debemos reservar el título prefijado por este laborioso compilador:

“EL TELÉGRAFO ATLÁNTICO.— Su origen e historia, con una narración de los viajes de los vapores Niagara y Agamemnon durante el tendido del cable, y la celebración del gran suceso en Nueva York, Filadelfia, Brooklyn, Montreal, Dublín, París, etc.; junto con las discusiones, sermones, poesías y anécdotas relacionadas con él; también una historia de la invención del telégrafo eléctrico. Ilustrado con mapas, planos, vistas y retratos, recogido de los periódicos del día, y preparado por John Russel Barlett. 1.858”

<sup>2</sup> La historia de este despacho es curiosa. A pesar de estar fechado en Londres, se envió desde una pequeña población de Irlanda. La mañana del uno de Septiembre los directores estaban viajando desde Dublín hacia Valentia, cuando indicó el Sr. Seward: “Este es el día de la celebración en Nueva York, deberíamos enviar un mensaje al Sr. Field.” El mensaje se escribió en el primer sitio que se detuvieron, (creo que fue la Estación de Mallow) y se envió a Valentia, y desde allí cruzó el Atlántico. Se le entregó al Sr. Field justo cuando subía a su carruaje en Battery.

## CAPÍTULO XII

INTERRUPCIÓN SÚBITA DEL CABLE. REACCIÓN DEL PÚBLICO. GRAVES SOSPECHAS DE MALA FE. ¿FUNCIONÓ ALGUNA VEZ EL CABLE? PRUEBAS DECISIVAS.

¡EL CABLE ATLÁNTICO HA MUERTO! Esta palabra resonó como una piedra en los corazones de los que esperaban grandes cosas de él. ¡Que amargo despertar para sus esperanzas! En toda la experiencia de la vida no hay momentos peores que, después de varios años de duras fatigas, persiguiendo aun gran objetivo, y después del supremo momento del éxito total, se hunde completamente el fruto de todos estos trabajos. Qué vanos son todos los afanes humanos y los avances. Los años pasados se desvanecen; los trabajos que debían dar su fruto de gloria se pierden, la prolongada tensión de la mente excitada por la esperanza y la ambición, y el momentáneo sueño de éxito, reacciona para hundirnos en una profunda depresión. Así fue. Los años de trabajo y los millones de capital se precipitaron en una hora en el fondo del mar implacable.

La reacción del público fue muy fuerte. Se hundieron en un silencio de hosquedad, como si el regocijo anterior hubiera sido demasiado extravagante. El pueblo se avergonzó de su anterior entusiasmo, y se dispuso a vengarse en los que habían sido objeto de idolatría. Es instructivo leer los papeles del día. Tan pronto se hizo evidente que el cable Atlántico era un león muerto, muchos se dispusieron a cocearlo. No hubo ninguna disputa larga con el autor de la gran obra. Los rivales se retiraron del campo, contentos con dejarle “sólo con su gloria”.

Se ofrecieron muchas explicaciones por esta súbita suspensión de la vida. Un escritor argüía que la Meseta Telegráfica sólo era un mito; que el fondo del océano era irregular y con precipicios; y que cuando se había pasado sobre las cadenas montañosas, el cable había quedado colgando sobre los picos de los Alpes submarinos, hasta que se había roto y se había precipitado a las tremendas profundidades.

Pero otros encontraron otra explicación. Con la tendencia natural de la excitación popular de pasar de un extremo al otro, muchos creían ahora que el asunto era una imposición de credulidad pública, una especie de “juego sucio” o gigantesca especulación. Un artículo elaborado que apareció en un periódico de Boston estaba encabezado por la alarmante pregunta, “¿Es el cable Atlántico un embuste?” donde el escritor argüía en varias columnas que era una enorme decepción. En un periódico inglés también un feliz escritor sacaba un artículo sobre una celebración el Dublín, donde se ofreció un banquete a Sir Charles Bright, bajo el indignante título: “¡Como una ballena!” Este escritor no sólo demostraba que nunca se había tendido el cable Atlántico, sino que tal cosa era matemáticamente imposible. Pero resultó ser un poco disparatado al indicar que la policía custodiaba sus “demostraciones” y no impresionó mucho al público. Las dificultades de encontrar un motivo para la perpetración de un fraude tan impresionante no detuvieron a los escritores ingeniosos. ¿No era suficiente con qué el mundo clavara su vista para arrojar algo a la muchedumbre, aún a sabiendas que habían sido nueve días maravillosos? Los que razonaban así no parecían reflejar la decepción que siempre se encuentra; la del que sube como un cohete y cae como una piedra; como si hubiera conseguido la idolatría popular por algún medio falso, y se convirtiera en objeto de indignación popular.

Pero otros fueron agudos, hombres sagaces que pensaban que podían ver más lejos a través de una piedra de molino, que se tocaban la cabeza con un aire de sapiencia y decían: “Todo fue una especulación de acciones.” Un escritor se plantó ante el público con esta solemne pregunta: “Ahora que ha terminado la glorificación del gran cable, me gustaría hacer una pregunta, ¿Cuántas acciones ha vendido el Sr. Field durante el mes de Agosto?” Resulta evidente que no se podía responder a esta pregunta, excepto conociendo una gran carga sobre el público. Si este brillante escritor realmente hubiera querido informarse bien, nosotros le hubiéramos podido referir a los Sres. George Peabody & Co. de Londres, en cuyo nombre se encontraban depositadas en ese momento todas las acciones del Sr. Field, y que durante el memorable mes de Agosto, sólo vendió una acción, y esta a un precio por debajo del par, que fue pagada por el propio Sr. Field. Si esto es un objeto lo suficientemente grande como para inflamar los dos hemisferios, no somos quién para juzgar.

A los que han seguido esta narración, todas estas conjeturas y sospechas les parecerán muy absurdas. Podremos tratar con desdén estas reflexiones personales, como un hombre de carácter siempre desprecia

una imputación a su honor personal. Pero a pesar de estos reporterillos anónimos, hemos de reconocer que mucha gente honesta no estaba dispuesta a ver maldad donde había perplejidad penosa. Que el cable hubiera funcionado durante tres o cuatro semanas y después se interrumpiera al día siguiente de la celebración, era una circunstancia ciertamente muy singular, sino sospechosa; y no debe maravillarse de que excitara un doloroso sentimiento de duda. Este recelo es muy natural, y no debe ofender ni sorprender. Por el contrario, los que estaban completamente satisfechos por los hechos, en vez de aprovechar la oportunidad para presentar sus preguntas, lo justificaban de la forma más completa.

Proponemos dar una pequeña historia del funcionamiento del cable Atlántico para responder a todas estas preguntas. El cinco de Agosto llegó a tierra en ambos lados del Atlántico. El último mensaje registrado pasó el uno de Septiembre, un día antes de cumplir cuatro semanas. Durante ese tiempo se enviaron exactamente cuatrocientos mensajes, de los cuales doscientos setenta y uno fueron de Terranova a Irlanda, y ciento veintinueve de Irlanda a Terranova. La mayor parte de ellos eran propios de los operadores, para el ajuste de los instrumentos y funcionamiento del telégrafo, que son *para ellos* una evidencia decisiva, y no para el público. Por supuesto que un operador, que trabaja con una batería en la costa de Valentia, o en Bahía Trinidad, al vigilar su instrumento y ver la chispa que salta, no necesita de ninguna otra evidencia para saber que ha pasado una corriente eléctrica a través del cable. Lo ve y lo sabe, como sabe que si ve un fogonazo de un cañón en la costa de Irlanda, que la luz viene del mar. Cuando escucha el familiar clic, sabe que se trata de una voz que le susurra desde el fondo de las aguas. Pero esto carece de valor para el público como un factor decisivo para la comunicación. Lo que necesitan son mensajes públicos, el paso de noticias de un hemisferio a otro. Por razones obvias, no fueron un gran número. Durante las cuatro semanas de su existencia, el cable nunca funcionó *perfectamente* —es decir, como funciona una línea terrestre, transmitiendo mensajes rápidamente, sin problema y con una exactitud perfecta. Funcionó más bien lentamente, y con frecuentes interrupciones, por razones que indicaremos, y que pensamos que maravillarán no poco.

1. Para comenzar, el cable no se construyó de la forma más perfecta. Sus fabricantes, a pesar de ser los mejores del mundo, tenían poca experiencia en la fabricación de cables para gran profundidad. No se había tendido ninguna línea superior a trescientas millas. 2. Llevaba más de un año fabricado. Después de terminarse, una parte de él se había bobinado puertas afuera, donde había quedado expuesto al sol, que como después se supo, había fundido la gutapercha en varios puntos hasta destruir prácticamente el aislamiento. Su subió a bordo de los barcos en 1.857, después del primer fracaso se había retirado y almacenado en el muelle de Plymouth, y se volvió a reembarcar en 1.858. Así algunas partes se habían bobinado y desbobinado hasta diez veces. La mitad embarcada en el Agamemnon había sufrido los embates de la terrible tempestad de Junio, que lo dañó seriamente, algunas partes se tuvieron que cortar y desechar. Teniendo en cuenta todas estas cosas lo maravilloso no es que fallara al cabo de un mes, *sino que llegara a trabajar*.

Debido a este lamentable estado del cable, se ha de admitir que *no* funcionaba perfectamente. Las señales pasaban, y demostraban que la corriente eléctrica pasaba de costa a costa, lo que prometía que con instrumentos más sensibles se podría comunicar perfectamente. Pero en el presente se podía comunicar lentamente y con dificultad. Frecuentemente se tardaban horas en enviar un único mensaje de cierta longitud. Lo atestigua el retardo en la transmisión del mensaje de la Reina. Las frecuentes interrupciones se pueden achacar a diversas causas. Algunas veces eran las corrientes telúricas, otras veces el estallido de una tormenta. La mañana del jueves, veintiséis de Agosto, hubo una violenta tormenta en Terranova, con lluvias fuertes, acompañada de truenos y relámpagos. A las tres, los rayos eran tan intensos que se conectó durante una hora el cable a tierra como protección. Más tarde aclaró la tormenta, y a las siete el tiempo era bueno. Pero aparte de estas causas locales y temporales, la dificultad real estaba en el propio cable, cuyo aislamiento estaba fatalmente deteriorado, y estaba acabando su vida entre las rocas del mar. Estas causas dificultaban el envío de los mensajes e interrupciones. Aún así algunas veces tenía arranque súbitos de energía. En un caso se envió un mensaje desde la oficina de Bahía Trinidad a Irlanda y se recibió la respuesta *en dos minutos*. Estos incidentes inflamaron el ánimo e hicieron revivir las esperanzas de que se podían vencer todas las dificultades, y justifican los mensajes que se enviaban diariamente a los periódicos de Nueva York, que se estaban ajustando los instrumentos y se esperaba que la línea estaría lista en poco tiempo y se abriría al público. Pero todos estos destellos no sólo hicieron parpadear la llama, sino que en poco la extinguieron en la eterna oscuridad de las aguas.

Pero la pregunta que hicieron los enemigos del Telégrafo Atlántico no fue si el cable trabajaba lento o rápido, *sino si al fin y al cabo había funcionado*. Afortunadamente esta es una pregunta que puede responderse fácilmente, ya que sólo hace falta averiguar los hechos y fechas de los archivos de los periódicos Americanos e Ingleses. Por supuesto que podemos preguntar en este caso si los mensajes contenían noticias. Las meras felicitaciones entre la Reina y el Presidente, o el alcalde de Nueva York y el alcalde de Londres no son ninguna prueba, ya que podían estar preparadas de antemano, si suponemos

una maquinación para imponer la credulidad al público. Pero la prueba decisiva es esta: ¿En algún momento de este mes se publicaron en los periódicos Ingleses o Americanos NOTICIAS que sin ser conjeturas, tardaran un tiempo demasiado corto para poderlas transmitir de algún otro modo? Esto lo demostraría fuera de toda duda, aunque hubiera pocos ejemplos, la cuestión quedaría decidida, ya que el argumento es lo suficientemente fuerte con una docena de casos como con miles. Por tanto daremos unos pocos datos, cuya exactitud lo podrá comprobar cualquiera que examine los diarios ingleses y americanos:

I. El sábado, catorce de Agosto, el vapor Arabia; y el Europa, el primero procedente de Nueva York y el segundo de Liverpool, colisionaron en Cape Race. El accidente no sólo se supo en esta ciudad el martes diecisiete, sino que no se podía haber telegrafiado allí hasta que el Arabia hubiera alcanzado Halifax, o el Europa a San Juan, donde hizo puerto para las reparaciones. Tan pronto llegaron las noticias a Nueva York, el Agente de la Compañía, el Sr. Nimmo, (el Sr. Cunard estaba en Inglaterra) preparó inmediatamente un despacho para enviárselo. Este no se envió a Terranova, ya que se habían dado órdenes perentorias de no transmitir ningún mensaje privado por medio del cable hasta que la línea estuviera completamente abierta al público. Pero al día siguiente el Sr. Field llegó a Nueva York, y el Sr. Nimmo apeló a él. Al ver la urgencia del caso, ordenó que se enviara. Se envió, y llegó a Londres el veinte, siendo la primera noticia que se recibió del accidente. Sir Samuel Cunard, de Londres lo indicó repetidamente, y más tarde lo confirmó el Sr. Edward Cunard, de Nueva York. El mensaje se publicó el veintiuno en los periódicos de Londres tal como sigue:

“El Arabia colisionó con el Europa el sábado en Cape Race. El Arabia prosigue su rumbo. Graves daños en la proa del Europa, ha perdido el bauprés, tajamar; vía de agua en sala de calderas. Permanecerá diez días en San Juan desde el dieciséis. Se ha llamado al Persia a San Juan para el correo y los pasajeros. No hay pérdida de vidas ni cargamento.”

Este primer mensaje no sólo es muy decisivo como el *hecho* de la comunicación telegráfica, sino que también demuestra el *beneficio* que puede proporcionar. El Sr. William E. Dodge, un conocido comerciante de Nueva York dijo: “En ese momento me encontraba en Liverpool y esperaba a unos amigos que venían en el Europa. El retraso en la llegada del buque me causó una gran preocupación. Pero una mañana, al ir hacia la Bolsa, vi colgado el despacho recibido la noche anterior por medio del Telégrafo Atlántico. Allí todos decían que aunque el cable no hiciera nunca nada más, ya había compensado su coste.” Podemos añadir con todo sentimiento: “Parece como si la Divina Providencia lo hubiera permitido para proporcionar un testimonio, que no puede negarse, de la realidad y los beneficios de este nuevo medio de comunicación entre los dos continentes.”

II. Repasando todos los mensajes que se intercambiaron los operadores de las estaciones, las felicitaciones de la Reina y del Presidente, y de los alcaldes de Nueva York y Londres, encontramos otro despacho de noticias el veinticinco de Agosto, Terranova informa a Valentia:

“El Persia recoge los pasajeros y el correo del Europa. Gran alegría por el éxito del cable. Hogueras, fuegos artificiales, alegría, discursos, bailes, etc. *El Sr. Eddy, el primer y mejor telegrafista de los EE.UU. ha fallecido hoy.* Rogamos algunas noticias de Nueva York; no son noticias nada buenas.”

En el despacho anterior hay un punto que hacemos notar, el fallecimiento del Sr. Eddy, un anuncio que el escritor, que estaba en Europa, leyó primero en el London Times, y que llamó su atención ya que tenía cierta relación con este caballero.<sup>1</sup> Los que arguyen fuertemente la teoría de la decepción, deben sentirse algo embarazados al narrar esto. ¿Cómo pueden suponer que este fallecimiento fue concertado? ¿Que el Sr. Eddy falleciera un día, y que se asuma que el mensaje se había enviado dos semanas antes y resultara correcto? Esto es un absurdo demasiado grande, y estos absurdos se reducen a negar que pasaran mensajes auténticos por el cable Atlántico.

A la demanda de noticias del despacho anterior se contestó: “Envío a Londres por noticias”. El mismo día llegó lo siguiente: “Norteamérica con Canadá, y el Asia con correo directo de Boston parte de Liverpool, y Fulton, Southampton el siguiente sábado. Hoy por la mañana los periódicos tienen largos e interesantes reportajes de Britgh. Noticias de la India. Virago ha llegado hoy a Liverpool; Bombay fecha diecinueve de Julio. Motín rápidamente sofocado.”

Un despacho de la misma fecha, 25 de Agosto, también anuncia la paz con China. Todo esto se recibió en Bahía Trinidad a las nueve de la noche, y se envió inmediatamente a Nueva York, pero a esa hora estaban cerradas las líneas de Nueva Escocia. Se envió a la mañana siguiente, y apareció en los periódicos matinales del veintiséis.

Al referirnos de nuevo al London Times, el lector podrá ver que las noticias de China se publicaron en Londres el veintitrés de Agosto. Se daba como *noticias inesperadas*, así que esto no podía ser una estratagema de nadie en Inglaterra o América. Tomó al público por sorpresa, tanto por las noticias en sí como por la forma que habían llegado –no fue por la India y el Mar Rojo, sino por San Petersburgo, donde llegó el veintiuno por medio de un correo al Príncipe Gortchakoff. Desde allí se telegrafió al Gobierno de París, y desde allí a Londres. El Times comenta el rodeo tan importante que dio para llegar a Inglaterra. Esta noticia nunca vista llegó a Londres la mañana del veintitrés de Agosto, y se publicó en Nueva York el veintiséis.

III. El veintisiete de Agosto llega un largo despacho, que dice: “George Saward, Secretario de la Compañía Telegráfica Atlántica, a la Associated Press, Nueva York. Noticias para América por el cable Atlántico. El Emperador de Francia regresa a París el sábado. El Rey de Prusia muy mal en la visita de la Reina Victoria. Su Majestad regresa a Inglaterra el treinta de Agosto. –San Petersburgo, veintiuno de Agosto. Finalización de la cuestión china. El imperio de la China abierto al comercio; se permite la religión cristiana; admitidos agentes diplomáticos extranjeros; indemnización de Inglaterra a Francia. – Alejandría, nueve de Agosto. El Madras llega a Suez. Zarpó de Bombay el diecinueve; Aden, veintiuno. Estalla una rebelión insurgente en Gwalior. Toda la India permanece en tranquilidad.”

Este despacho incluye una docena de noticias diferentes, ninguna de las cuales se podía saber sin comunicación telegráfica. Se recibió en Nueva York y se publicó *el mismo día* en los periódicos matinales.

IV. No debe pasarse por alto que la respuesta que da Terranova a Valentia al día siguiente, sábado, veintiocho de Agosto:

“A LOS DIRECTORES: Recibidas las primeras noticias de Saward. Sir William Williams, de Kars, ha llegado el martes a Halifax. Entusiasta recibimiento. Una inmensa procesión de bienvenida con una calurosa respuesta. Se presenta un gran dique. El Niagara ha partido esta mañana para Liverpool. El Gorgon ha llegado a Halifax la noche pasada. Fiebre amarilla en Nueva Orleans, de sesenta a setenta muertos diarios. También se ha declarado la epidemia en Charleston. Grandes preparativos en Nueva York y otros sitios para la celebración del primero de Septiembre. Los neoyorquinos organizan la mayor gala conocida en este país. Hermann navega por el río Fraser; seiscientos pasajeros. El Príncipe Alberto zarpó ayer para Galway. El Arabia y el Ariel han llegado a Nueva York; el Anglo Sajón a Quebec; Canadá. El Europa zarpa de San Juan esta mañana. Espléndida Aurora esta noche en la Bahía Bull Arm, se ha extendido ochenta y cinco grados en el horizonte.”

Examinemos con cuidado este despacho, considerando los minuciosos detalles –que no se podían saber o conjeturar– como la aparición de la fiebre amarilla en Nueva Orleans, con el número de muertos diario; la llegada o partida de siete vapores; el número de pasajeros por el río Fraser, etc. –y después examinar el London Times, y ver aparecer todas estas noticias el lunes por la mañana, treinta de Agosto, y si no se admite que está fuera de cuestión, ninguna evidencia más le podrá convencer.

V. Podemos dar una prueba más. El último de Agosto, el día anterior a que el cable dejara de funcionar, Valentia envió a Terranova dos mensajes del Gobierno Británico, ambos firmados por “el Secretario Militar del Comandante en Jefe, Guardia de Caballería, Londres,” y dirigidos el primero al General Trollope, Halifax, que decía, “El regimiento sesenta y dos no regresará a Inglaterra;” y el otro al General Oficial al mando de Montreal, que decía: “El regimiento treinta y nueve no regresa a Inglaterra.” Esto era en los momentos de la rebelión Sepoy, y el Gobierno había enviado órdenes por correo a estos dos regimientos de embarque inmediato a casa, y ser enviados a la India. Pero el motín había sido reprimido, y no se consideró necesario, se envió por telégrafo la inmediata contraorden, ahorrando al Gobierno Británico el transporte de tropas, unas cincuenta mil libras esterlinas. Este despacho se recibió en Halifax el mismo día que salió de Londres. El envío de este despacho, y su inmediata recepción, está atestiguada por una carta oficial de la Oficina de Guerra de Londres.

Pero ¿por qué tantos argumentos? Los hechos son accesibles para todos los que tengan la paciencia de examinarlos. Cualquiera puede consultar los archivos de los periódicos ingleses y americanos publicados durante el mes de Agosto, y compararlos día a día, y si aún así no está completamente satisfecho de que cruzaran el cable Atlántico un gran número de mensajes auténticos, está más allá del testimonio humano. Su caso será de ‘ignorancia invencible’. Nada ni nadie le persuadirá aparte de la muerte.

<sup>1</sup> El Sr. James Eddy falleció repentinamente en Burlington, Vermont, el martes, veintitres de Agosto de 1.858, a las diez horas, cincuenta minutos A.M. Lo supimos el mismo día y a la misma hora que su viuda, que vive actualmente en Brooklyn. Se telegrafió la noticia a Nueva York, y desde allí se envió a Bahía Trinidad, desde donde se envió a Valentia, y apareció en el London Times el miércoles por la mañana. Así que no pasaron cuarenta y ocho horas desde que su corazón dejó de latir y su publicación en Inglaterra. Si alguien desea ver el despacho, lo encontrará en el archivo del London Times en la Librería Astor.

P.S. –Algunas veces pequeñas discrepancias son la mayor confirmación de la verdad, ya que indican que no hubo ninguna imposición. Una de ellas aparece aquí. El despacho data del veintiuno de Agosto, y dice el Sr. Eddy ha fallecido *hoy*, y así se publicó la misma fecha en el London Times. ¿Cómo es esto? Se envió a las nueve y diez minutos de la noche del veinticuatro, cuando el operador diría que acababa de recibir una noticia del día, pero al fijar la fecha, lo hizo según hora de Greenwich, que era tres horas más tarde. El London Times lo publicó según esto, con fecha veinticinco de Agosto, a las diez y veintitrés minutos de la mañana.

## CAPÍTULO XIII

INTENTOS DE REHACER LA COMPAÑÍA. PROFUNDO DESÁNIMO. SE SOLICITA AYUDA AL GOBIERNO, QUE NO ACEPTA DAR GARANTÍA INCONDICIONAL. FRACASO DEL TELÉGRAFO DEL MAR ROJO. EXPERIMENTOS CIENTÍFICOS. CABLES TENDIDOS EN EL MEDITERRÁNEO Y EL GOLFO PÉRSICO. ESFUERZOS PARA CONSEGUIR EL CAPITAL EN LOS EE.UU. Y EN INGLATERRA. BREVE HISTORIA DE LOS SIGUIENTES CINCO AÑOS.

Se tardó mucho tiempo en recuperarse de este gran desastre. Cuando los amigos del Telégrafo Atlántico se vieron obligados al final a confesar que el cable había dejado de funcionar; cuando a pesar de todos los esfuerzos de los electricistas no se consiguieron obtener más que unos débiles susurros, un jadeo moribundo de las profundidades del mar, siguió entre el público un profundo desánimo. Durante un tiempo se paralizaron todos los esfuerzos para reanimar la Compañía y reflotar la empresa. Por otro lado, el sentimiento fue extremo, algo natural. Aunque no habían hecho todo, habían conseguido mucho. Al menos habían demostrado la posibilidad de tender un cable a través del océano Atlántico, y enviar mensajes a través de él. Sólo esto era un triunfo nada pequeño. Así que razonaron y reflexionaron seriamente, y a la larga cambió la marea y aumentó la confianza del público, que fue tan fuerte que comenzó a reflotarla, y una vez más partió sigilosamente de las costas de Inglaterra.

Cuando una gran obra ha sido derrotada, y permanece postrada en el suelo, el primer impulso de sus amigos es llamar a un César para ayudarla. Así que la primera llamada de la compañía Telegráfica Atlántica fue al Gobierno Británico. Se indicó, y con razón, que la obra era demasiado importante como para realizarla con capital privado. No era tema de especulación privada, sino de asunto público y nacional. Por lo tanto, era un objetivo que debía de sostener un gobierno fuerte, en interés de la ciencia y la civilización.

Para conseguir el capital para un nuevo cable era necesario contar con alguna seguridad y no con los azares de una empresa enorme y dudosa. De aquí que la Compañía solicitara al Gobierno que garantizara el interés con una cierta cantidad de acciones, incluso si el segundo intento no era un completo éxito. Con esta garantía podía conseguirse el capital en Londres en un solo día.

Esta aplicación podía haber tenido éxito, pero hubo un suceso inesperado que condicionó la confianza del público en todas las empresas submarinas –el fracaso del Telégrafo del Mar Rojo. El Gobierno Británico, ansioso por tener comunicación con la India, había dado a la Compañía una garantía incondicional, bajo cuya garantía se había conseguido el capital, se había fabricado el cable y se había tendido. Pero en muy poco tiempo dejó de funcionar. Resultó una gran pérdida a la tesorería de Gran Bretaña. Al público, que no sabía que la causa del fallo era la construcción defectuosa del cable, el efecto fue una pérdida de confianza en todos los cables telegráficos submarinos largos. Después de esta experiencia, el Gobierno no estaba dispuesto a hacer nuevamente este tipo de concesiones. Pero estaba dispuesto a ayudar a la empresa con cualquier otro medio seguro. Aumentó su subsidio desde cuatro mil libras hasta veinte mil; y garantizó el ocho por ciento en seis mil libras de capital por veinticinco años; con sólo una condición –*el cable debía funcionar*. Era una garantía liberal, y bajo estas circunstancias, era todo lo que se podía esperar.

Además, para animar a la empresa, ordenó nuevos sondeos en la costa de Irlanda. Los hizo el capitán Hoskins, y despejó los temores que había sobre una montaña submarina que ofrecía una barrera infranqueable en el camino del telégrafo oceánico.

Pero el mayor servicio que prestó el Gobierno Británico fueron los largos experimentos que ordenó para determinar todos los difíciles problemas de la telegrafía submarina. En 1.859, el año posterior al fallo del primer cable Atlántico, la Cámara de Comercio nombró un comité con los científicos más eminentes y autoridades en ingeniería en Gran Bretaña para investigar todo el tema. Estaba compuesto por el capitán Douglas Galton, del Cuerpo de Ingenieros Reales, actualmente en la Oficina de Guerra en Londres, que representaba en especial al Gobierno; el profesor Wheatstone, el célebre electricista; William Fairbairn, posteriormente Presidente de la Asociación Británica para el Avance de las Ciencias; George Parker Bidder, cuyo nombre está aparejado al de Stephenson y Brunel; C.F. Varley, que en el funcionamiento práctico de los telégrafos no había otro superior en Inglaterra; Latimer Clark y Edwin Clark, ambos

ingenieros, que poseían gran experiencia en las actividades telegráficas; y George Seward, Secretario de la Compañía Telegráfica Atlántica.

Este comité se mantuvo cerca de dos años, al final de los cuales elevó un informe al Gobierno, que ocupaba un gran volumen, en el que se detallaba un inmenso número de experimentos, que tocaban la forma y tamaño de los cables, su resistencia y flexibilidad relativas, la posibilidad de telegrafiar a largas distancias, la velocidad a la que podían transmitirse los mensajes, en definitiva, toda posible pregunta, eléctrica o ingeniería con las dificultades que debían vencerse. El resultado de estos numerosos y laboriosos experimentos se resumieron en el siguiente certificado, firmado por todos los que habían tomado parte en esta memorable investigación:

"LONDRES, 13 de Julio, 1863.

"Nosotros, los abajo firmantes, miembros del Comité que fue nombrado por la Cámara de Comercio en 1.859 para investigar la cuestión de la telegrafía submarina, y bajo cuya investigación continua desde ese momento hasta Abril de 1.861 hemos concluido, como resultado de nuestras deliberaciones, que un cable bien aislado, adecuadamente protegido, del peso adecuado, construido con cuidado, y probado bajo el agua durante su progreso con los mejores aparatos conocidos, y colocado bajo el océano con la maquinaria más avanzada, posee las mejores perspectivas no sólo de tener éxito a la primera, sino perspectivas muy razonables de continuar funcionando durante muchos años de una forma eficiente para la transmisión de señales.

DOUGLAS GALTON,  
C. WHEATSTONE,  
WM. FAIRBAIRN,  
GEO. P. BIDDER,

CROMWELL F. VARLEY,  
LATIMER CLARK,  
EDWIN CLARK,  
GEO. SAWARD."

De esta forma, los años que siguieron al fracaso de 1.858 en los que no se volvió a tender ningún otro cable oceánico, no fueron años de inactividad. Fueron años de experimentos y preparación, aclarando los esfuerzos y preparando la victoria final. El Telégrafo Atlántico había sido un gran experimento. Había mostrado muchos aspectos que no se podían saber de otra forma. No sólo habían demostrado la posibilidad de telegrafiar de un continente a otro, sino que también *había expuesto sus propios defectos* que se tendrían que evitar en el futuro.

Por ejemplo, para hacer funcionar el primer cable, los electricistas habían creído necesario emplear una enorme batería. Suponían que no podrían abarcar toda la anchura del océano y llegar al hemisferio Oeste a menos que enviaran una corriente eléctrica casi como un relámpago; y de hecho, ponía en peligro al hilo conductor. Pero enseguida descubrieron que no era necesario. ¡Dios no sólo está en el trueno, sino también en las voces pequeñas!. Un suave roce podía hacer reaccionar a este nervio de hierro. Parecía como un murmullo en una vasta galería, una suave voz murmurando en la cueva oceánica, como un susurro en un infierno marino, que podía captarse, así de maravillosas son las armonías de la naturaleza, las orejas pueden escuchar entre continentes remotos. Esto le daba un nuevo significado a la poseía

"Lenguas aéreas, que son las sílabas de los nombres de los hombres  
En la arena, en la costa y en el salvaje desierto."

También fueron años de grandes progresos, no sólo en la ciencia de la telegrafía submarina, sino también en la construcción de cables de gran profundidad. A pesar del fallo en el Mar Rojo, se tendió uno en el Mediterráneo, de una longitud de quinientas millas, entre Malta y Alejandría, y otro en el Golfo Pérsico, de cuatrocientas millas de longitud, con el que se abrió finalmente la comunicación telegráfica entre Inglaterra y la India. Ambas líneas todavía continúan trabajando perfectamente. Se tendieron otros en diferentes mares y océanos del mundo. Estos grandes triunfos, seguidos por los experimentos científicos que se habían hecho, renovaron la confianza pública, y prepararon el camino para un nuevo intento de pasar el Atlántico.

Hasta 1.862 no se hizo mucho para renovar la empresa. El Sr. Field se había mostrado infatigable para reanimar a la Compañía. Estuvo viajando continuamente de las provincias británicas a Inglaterra, urgiendo en todos los sitios donde pudo hacer escuchar su voz. Los tiempos eran adversos. Los EE.UU. se habían visto sacudidos repentinamente por una tremenda guerra, que llamó a filas a cientos de miles de hombres, y despilfarró cientos de millones. Mientras estaban luchando a vida o muerte, y acumulando una montaña de deudas, la gente no tenía tiempo de pensar en otras grandes empresas por tierra o por mar.

Aún así hubo un incidente de la guerra que llamó forzosamente la atención del público a la necesidad de algún tipo de comunicación rápida con Europa. El desgraciado asunto Trent creó un resentimiento contra Gran Bretaña que casi acabó en hostilidades, todo esto se podría haber evitado con una sola palabra de explicación. El London Times dijo: "Hemos estado cerca de la guerra con América porque no

disponemos de un telégrafo a través del Atlántico.” Después de este aviso, era natural que ambos países pensarán seriamente el medio de evitar en el futuro estos malentendidos. El Sr. Field se desplazó a Washington, y encontró una gran receptividad en el Presidente y su Gabinete para reanimar la empresa. El Sr. Seward escribió al Ministro en Londres de que el Gobierno Americano estaría contento de unirse con el Gobierno Británico para promocionar esta obra internacional. Con estos ánimos, el Sr. Field viajó a Inglaterra para urgir a la Compañía a ponerse manos a la obra. Mientras se encontraba en Londres, avanzó para obtener algunas partes responsables que ofrecieran la construcción y tendido de un cable. Los Sres. Glass, Elliot & Co. respondieron, declarando su voluntad a reanudar los trabajos, sin nombrar primero los términos precisos. Escribieron con fecha veintisiete de Febrero:

SEÑOR: En respuesta a sus preguntas, afirmamos que podemos fabricar y tender un Cable Submarino Telegráfico a través del Atlántico, entre Irlanda y Terranova sin asumir completamente el riesgo, ya que consideramos que es una responsabilidad muy grande para emprenderlo una única firma; pero confiamos que puedan conectarse esos puntos por medio de un buen cable duradero, que deseamos hacer el contrato para la obra, y apostamos una gran suma por su éxito en el tendido y funcionamiento.

Prepararemos en pocos días, tan pronto podamos obtener la información necesaria sobre el precio del flete de los barcos apropiados para este servicio, le podremos hacer llegar la oferta definitiva.”

Aunque suponga anticiparnos unos meses, podemos decir ahora que la “oferta definitiva” que tuvo el Sr. Field a su regreso a Inglaterra en otoño fue la siguiente:

LONDRES, 20 de Octubre de 1.862

“Cyrus W. Field, ESQ., COMPAÑÍA TELEGRÁFICA ATLÁNTICA;

Estimado Señor: en respuesta a sus preguntas, podemos afirmar que confiamos plenamente en poder tender un buen cable duradero entre Irlanda y Terranova, y deseamos hacer un contrato con las siguientes condiciones:

Primero. Se pagarán semanalmente nuestros desembolsos en trabajos y material.

Segundo. Cuando el cable esté tendido y trabajando perfectamente, recibiremos por nuestro tiempo, servicios y beneficios el veinte por ciento del coste actual de la línea, en acciones de la Compañía, entregadas en veinte mensualidades iguales, al final de cada mes sucesivo si el cable sigue funcionando perfectamente.

Tenemos tanta confianza en que esta empresa se pueda llevar a cabo con todo éxito, que haremos una subscripción en metálico por la suma de veinticinco mil libras esterlinas del capital de la Compañía, y pagaremos las obligaciones de la misma cuando lo haga la Compañía.

Le incluimos, como guía, una lista de todos los cables telegráficos submarinos fabricados y tendidos por nuestra firma desde que entramos en esta actividad, con la excepción de uno corto entre Liverpool y Holyhead, todas estas millas están trabajando perfectamente. El cable que hemos tenido el honor de contratar y tender para el Gobierno Francés, que conecta Francia con Argelia, se encuentra sumergido a una profundidad parecida a la que se ha de encontrar entre Irlanda y Terranova.

Nos permitimos sugerirle que los extremos en las costas del Cable Atlántico deben estar compuestos por hilos muy robustos, ya que nuestra experiencia nos indica que los únicos accidentes han ocurrido con las anclas de los barcos, y en los que se encuentran fuera del alcance de las anclas no se ha gastado ni un chelín en reparaciones.

El cable que podríamos sugerir para el Atlántico será uno mejorado de todos los que se han fabricado hasta ahora, y creemos firmemente que será imperecedero una vez que se tienda.

Un cordial saludo

“GLASS, ELLIOT & Co.”

El Sr. Field pasó en América el verano de ese año, donde se dedicó vigorosamente a obtener el capital para la nueva empresa. Visitó diferentes ciudades –Boston, Providence, Filadelfia, Albany y Buffalo– reuniéndose con comerciantes y demás. Todos escucharon con interés, y aplaudieron su coraje y perseverancia, tenían la esperanza de que tuviera éxito, pero se subscribieron pocos. En Nueva York tuvo mejor suerte, pero sólo después de sesiones agotadoras. Se dirigió a la Cámara de Comercio, a los Agentes de Bolsa y a la Bolsa, y acabó literalmente de puerta en puerta, llamando a los comerciantes y banqueros para que ofrecieran su ayuda. El resultado fue unas setenta mil libras, la mayor parte debido a sus peticiones personales perseverantes. Entre los que se subscribieron, la mayor parte lo hizo más por simpatía y admiración de su indomable espíritu que por confianza en el éxito de la empresa.

El tema era más conocido en Inglaterra. Por razones obvias, la ciencia de la telegrafía submarina había hecho más avances en ese país que en el nuestro. Inglaterra era una isla, y esto le obligaba a llevar toda su comunicación telegráfica con el continente por medio de cables bajo el mar. Después estaban las grandes

posesiones coloniales por todo el mundo, con la importancia de disponer de un medio rápido de comunicación. Podemos comprender el orgullo de un imperio con un dominio donde nunca se pone el sol –“una potencia”, citando la notable descripción de nuestro propio Webster, “que salpica toda la superficie del globo con sus posesiones y puestos militares, cuyos redobles de la mañana, siguen el sol y le hacen compañía con las horas, rodeando toda la Tierra con un aire continuo e ininterrumpido de aires marciales de Inglaterra.” ¿Podría ser extraño que esta madre de naciones estirase sus largos brazos para abrazar a sus hijos distantes?

El orgullo del imperio y la necesidad de su posición habían estimulado el espíritu de empresa en esa dirección. Por esta causa se conocía más sobre telegrafía submarina en Inglaterra que en este país, no sólo los científicos, sino también los capitalistas. Se podía hacer esta llamada con mayor seguridad de inteligente simpatía. De todas formas era tan grande la empresa, que se necesitaba un esfuerzo ingente para hacer rodar la piedra hasta la cima de la montaña, y todavía no se había conseguido a comienzos de 1.864.

|

## CAPÍTULO XIV

SE REANUDA LA EMPRESA. PROPUESTAS PARA OTRO CABLE GRANDES MEJORAS SOBRE EL VIEJO. OFERTA GENEROSA DE LOS FABRICANTES PARA INVERTIR LA MITAD DEL CAPITAL. COMIENZAN LOS TRABAJOS. EL GREAT EASTERN Y EL CAPITÁN ANDERSON. TODO EL CABLE SE EMBARCA EN LA PRIMAVERA DE 1.865. EXPEDICIÓN DE JULIO.

No hay una noche larga sin su mañana. Al final amanece. Mientras los ojos fatigados miran hacia el Este, “la luz del día aparece sobre el mar”. Habían pasado cinco años, y aunque este tiempo parece tan largo como un invierno Ártico, después salió el sol más brillante. Estos años de pacientes experimentos, con científicos haciendo pruebas innumerables, y líneas submarinas en el fondo del mar de todas las aguas del mundo, al menos dieron sus frutos y renovaron la confianza que es la antesala de la victoria.

Tan fuerte fue este sentimiento, que a comienzos de Agosto de 1.863, aunque no se había conseguido el capital, la Junta anunció su oferta de un cable apropiado para tenderse a través del Océano Atlántico; y para no aplicar ninguna traba a la invención, se abstuvo de hacer ningún dictado sobre la forma o materiales adoptados, estipulando únicamente que debía trabajar a una velocidad de ocho palabras por minuto.

En pocas semanas se recibieron diecisiete diferentes propuestas de muchas compañías, muchas de ellas firmas de gran capital y experiencia. Estas diferentes ofertas, junto con las numerosas muestras de cables y materiales, se enviaron inmediatamente al Comité Consultivo que había prestado sus servicios asesorando, y estaba formado por los principales ingenieros y científicos del reino. Este Comité examinó todas las propuestas, después tomó una a una todas las muestras de cable, y las sometió a diversas pruebas. Esto se llevó un largo tiempo, ya que exigía un gran número de experimentos; pero el resultado fue altamente satisfactorio. El Comité, como si fuera una persona, recomendó unánimemente a la Junta que aceptara la oferta de los Sres. Glass, Elliot & Co., y el principio general para su cable propuesto; pero aconsejó que antes de aceptar la especificación final, debería comprobarse con gran cuidado todas las partes del cable, tanto separadamente como en combinación, para poder averiguar las futuras mejoras que se pudieran hacer. El fabricante consintió fácilmente, con una noble ambición para justificar al Comité y al público. Proveerían material abundante para nuevos experimentos. Se fabricarían cables nuevos y se comprobarían con diferentes longitudes; y se experimentaría también con hilos y cáñamo de diferente calidad, que formarían su protección exterior. El resultado de todas estas investigaciones fue la selección de un modelo que parecía combinar todas las excelencias posibles, y se acercaba a la perfección absoluta.

Tal era el cable que esta firma eminente ofrecía fabricar y tender por el Atlántico, y en unos términos tan favorables, que parecía que no habría dificultad alguna para conseguir el capital e iniciar las obras. Además se hizo un contrato parcial para esto. El Sr. Field estaba tan confiado en Londres de que la expedición partiría al verano siguiente, que aseguró su parte de las acciones sólo contra los riesgos normales, pero otra parte también ¡si se hacía el tendido y funcionaba! Pero partió de Inglaterra antes de que apareciera algún imprevisto en los acuerdos; el dinero no llegó, o algunas condiciones no se cumplieron, y le mortificaron con cartas que decían que ¡tendría que posponerse toda la obra otro año!

Esto era desesperante. Las esperanzas habían alegrado su maltrecho corazón, y estas esperanzas se habían retrasado muchos años. Esta repentina detención de los planes no implicaba una pérdida en los intereses o en la fe de los que se habían embarcado en él. Creían en él tanto como antes. Pero el público en general no respondió a la llamada para ampliar el capital. ¡Ay de las nobles empresas que se retrasan o se malogran por falta de dinero! Pero así es. El capital siempre es cauto y tímido, y avanza lentamente por el camino de los grandes descubrimientos. Aunque el “ojo estelar de la Ciencia” vuela por delante de la raza humana, la sordidez repta por debajo. Si Colón, en lugar de estar patrocinado por la Reina Isabel, hubiera dependido de las acciones de una compañía para conseguir los medios para su expedición, nunca habría zarpado de las costas de España. Felizmente para la humanidad su fe y paciencia no tenían límites, fue peregrinando de corte en corte, de reino en reino, y prácticamente ¡de puerta en puerta!

Pero en la naturaleza –al menos en los Sajones– no dura mucho tiempo el desánimo. El corazón del hombre es como el mar, la marea sube y baja sin dejar de fluir. Aunque a veces se encuentra lejos de la costa, cambia la luna y vuelve a subir, las olas vuelven a correr de nuevo por la playa. Parecía que habían acabado los diez años de retraso. Pero nuevamente volvía a malograrse el espíritu de la obra. En Enero de

1.864, el Sr. Field volvió a viajar otra vez más a Inglaterra para intentarlo nuevamente. Allí encontró a los Directores, como antes, profundamente interesados en esta empresa, y deseando su éxito. Agradeció de corazón su coraje inalterado. Pero únicamente con coraje y buenos deseos no se podía tender el Telégrafo Atlántico. ¿Qué más se podía hacer? No podía esperarse que pusieran todo el capital ellos solos. Ya habían invertido liberalmente, y no podía pedirles más. Pero a pesar de todos los esfuerzos que había hecho en Inglaterra y América, todavía no se había conseguido el capital. La maquinaria estaba en punto muerto, con pocas perspectivas de moverse. Esta es la desgracia de toda empresa en la que no hay más que un hombre a cargo exclusivo de todo. La Junta de Directores contenía algunos de los mejores hombres de Londres. Pero, casi sin excepción, todos ellos estaban ocupados en sus propios negocios, y no disponían de tiempo libre para dedicarse a una empresa pública tan especial. Para asegurar el éxito, se necesitaba a un hombre fuerte –un cerebro, que planificara noche y día; una agencia que trabajara incansablemente, directores emocionados, contratistas e ingenieros; y alguien que empujara con fuerza. Esta era la fuerza que se iba a aplicar ahora.

El primer elemento que se necesitaba para insuflar vida al viejo sistema era una infusión de sangre nueva –nuevo capital y nuevos hombres. Estando la empresa en un estado de colapso, el Sr. Field se dirigió a un caballero con el que hasta entonces no había tenido trato personal, pero que era muy conocido en Londres como uno de los mayores capitalistas de Gran Bretaña –el Sr. Thomas Brassey. La primera entrevista fue notable. Refiriéndose a unos meses atrás, el Sr. Field dijo: “Cuando llegué a este país, en Enero pasado, la Compañía Telegráfica Atlántica tenía un balance equilibrado. Ahora necesitamos fondos, estamos en negociaciones con el Gobierno, y haciendo grandes esfuerzos para conseguir el dinero. En este punto me presenté ante un caballero de gran integridad y emprendedor, muy conocido, no sólo por su capital, sino también por su previsión, y al presentarme ante él por nuestra causa me sentía como si estuviera ante un examen, algo que nunca he experimentado hasta ahora. Me parecía estar ante el banquillo de los testigos. Me ha preguntado si el plan se puede hacer en la práctica –lo que podría pagar, y todo lo que se relaciona con él; pero antes de dejarle, tuve el placer de oírle decir que se trataba de una gran empresa nacional y que debía hacerse, y además añadió que sería uno de los que podría el dinero necesario. A partir de ese día no dudé más, y cuando menciono su nombre, sabes que se trata de un hombre cuya palabra es de ley, y no hay mejor en Inglaterra.”

Después de haberse asegurado este fuerte aliado, el Sr. Field se animó y se puso manos a la obra para hacer otro. Dijo: “Las palabras que dijo el Sr. Brassey a finales de Enero ‘Permitamos que se tienda el Telégrafo Eléctrico entre Inglaterra y América’, nos animaron a todos y nos hicieron creer que llegaríamos a conseguir el capital necesario, y cuando comencé a trabajar para encontrar a nueve Thomas Brassey más, (no sabía lo que era un inglés, un escocés o un irlandés; pero en mi pensamiento combinaba las mejores cualidades de cada uno de ellos) y después de una búsqueda considerable me encontré con un amigo rico de Manchester, [el Sr. John Pender, M.P.] y le pregunté si sería un segundo Sr. Brassey, me fui paseando con él desde el 28 Pall Mall hasta la Cámara de los Comunes, donde era miembro. Antes de llegar a la Cámara, expresó su voluntad de invertir una cantidad igual.”

Esto supuso un fuerte apoyo para la rueda. Unos días más tarde, se formó una combinación para llevar todas las actividades de Submarine Telegraphs, por medio de la unión de la Compañía Gutta Percha con la firma Glass, Elliot & Co., el principal fabricante de cables submarinos, creando un gran grupo, que se llamaría Telegraph Construction & Maintenance Company.

Estos dos grandes capitalistas entraron en la nueva organización, en la que se nombró Presidente al Sr. Pender. La Compañía Gutta Percha aumentó en fuerza al unirse a la empresa, en la persona del Sr. John Chatterton, y del Sr. Willoughby Smith, el electricista y el inventor del material aislante conocido como compuesto Chatterton. La unión de estos dos hombres creó una combinación de destreza práctica y habilidad financiera, esto se puede encontrar en muy pocas compañías en Inglaterra o en el mundo. Se eligió al Sr. R.A. Glass como Director General –un caballero que parecía haber nacido para dirigir, en él se reunía el talento de todos los departamentos y se combinaron en una organización completa. Resultó ser una fuerte ayuda, la nueva Compañía siguió adelante, y ofreció adquirir de golpe todas las acciones de la Compañía. Esto sumaba más de la mitad de todo el capital. Antes, de las 600.000 libras necesarias se habían suscrito 285.000 libras. Ahora la compañía Ahora esta magnífica Compañía ofrecía hacer el balance ella sola con 315.000 libras. Esto suponía disponer de 100.003 libras en bonos. Estos ingleses acogieron la empresa entre sus brazos como un moribundo. Desde ese momento el problema estaba resuelto. Después de un punto muerto de seis meses las ruedas se desbloquearon, y la gigantesca maquinaria comenzó a girar.

Este triunfo debe otorgarse al modo que ama el inglés, con pocas festividades; y cambió la suerte que había tenido el Sr. Field en los diez años que había pasado desde que se embarcó en la empresa, para celebrar este aniversario se le ocurrió reunir a sus amigos. Los reunió el quince de Marzo para comer todos juntos en el Palace Hotel. Fue una ocasión agradable por el número inusual de brindis y discursos. Uno de los últimos, el del Sr. Adams, Ministro Americano y John Brighth, fue una copia literal de los que

habían hecho en los EE.UU. Al día siguiente tuvo lugar la reunión anual de la Compañía Telegráfica Atlántica, y el Presidente, el Muy Honorable James Stuart Wortley, se refirió a la reunión del día anterior:

“Sin decir nada que retracte mi profunda gratitud a los otros Directores, tengo que aludir especialmente al Sr. Cyrus Field, que está presente, y que ha cruzado el Atlántico treinta y una veces al servicio de esta Compañía, y celebró ayer en esta mesa el aniversario de los diez años desde el día que partió por primera vez de Boston al servicio de la Compañía. La noche pasada nos reunimos en esta mesa una compañía de hombres distinguidos –miembros del Parlamento, grandes capitalistas, distinguidos comerciantes y fabricantes, ingenieros y hombres de ciencia, tal que raramente se encuentran incluso en la casa más importante de esta gran metrópoli. Fue muy agradable ver a un ciudadano americano tan rodeado. Para mí es tan personal como seguramente lo fue para Ud., y además gratificante, ya que estábamos celebrando la próxima finalización del Telégrafo Atlántico.”

No es necesario que repitamos las frases de cumplido; pero siempre las agradece el que ha pasado largos y prolongados sufrimientos para llevar una empresa pública, que vea en la hora del triunfo que sus trabajos no se han olvidado. El Telégrafo Atlántico acababa de pasar por su periodo más crítico de su historia, La empresa había esto ante el peligro de abandono durante varios años. Sólo se había salvado de esta condición con el esfuerzo más rápido y vigoroso. El Sr. Field nombró en su discurso el curso alterado de las cosas. En la reunión de los Directores de la Compañía del cinco de Mayo de 1.864, se aprobó unánimemente una moción del Sr. C.M. Lampson, secundada por el Sr. Francis Le Breton.

*Resolución*, “Esta Junta da las más sinceras gracias al Sr. Cyrus W. Field, por su incansable energía en la promoción del interés general de la Compañía Telegráfica Atlántica, y especialmente por su valiosas y exitosas acciones durante su presente visita a Gran Bretaña, en referencia a la restauración de su posición financiera, y perspectivas de completo éxito.”

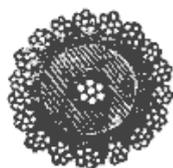
Tras esto, después de infinitas fatigas, se evitó el resurgimiento de viejos peligros, y comenzaron de nuevo las tareas. Los talleres de la Compañía Telegraph Construction & Maintenance eran los mayores del mundo, y se necesitarían todos sus recursos. Nunca hubo tal cuidado en una empresa pública. Esto se debía a que además de la motivación del interés se unía el orgullo y la ambición. Un cable iba a cruzar el Océano Atlántico y uniría los dos hemisferios; y había un orgullo natural de hacer una obra que fuera lo más perfecta que podía hacer la mano del hombre. El Comité Científico, que había investigado largamente el asunto, había aprobado una forma particular de cable, como “el más calculado para asegurar el éxito en el presente estado de nuestro conocimiento experimental en cables de gran profundidad”, pero al mismo tiempo recomendaba la mayor vigilancia a cada etapa de fabricación. Hay que hacer notar estas precauciones, para indicar el celo con que la ciencia vigila el nacimiento de una gran empresa, y prescribe las condiciones de éxito. Recomendaban:

La conductividad *del hilo* debe fijarse con un alto estándar, no inferior al ochenta y cinco por ciento; el cable debe ser al menos igual al ‘mejor que se haya hecho nunca’; el *núcleo* debe ser eléctricamente perfecto; debe probarse bajo presión hidráulica y a la mayor presión que pueda conseguirse en los tanques del taller de la Compañía; que después de estar sometido a esta presión, debía de examinarse de nuevo el núcleo, y después de recibir su cubierta exterior, se volvería a pasar de nuevo *completamente las pruebas eléctricas submarinas*; que deben hacerse frecuentes y precisos test mecánicos a la resistencia *del hilo de hierro y de cáñamo*; debe cuidarse en especial las *uniones*; donde se empalmarán diferentes longitudes de cable; y cuando esté terminado, debe comprobarse por completo bajo el agua durante cierto tiempo, a una temperatura de setenta y cinco grados. Esta era una temperatura superior en cuarenta y cinco grados al Atlántico. El aislamiento se mejora con el frío; o si permanece perfecto en este agua caliente, no fallará en las heladas profundidades del océano

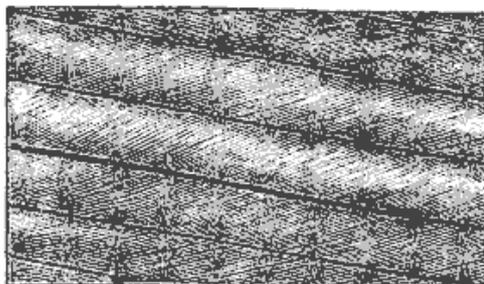
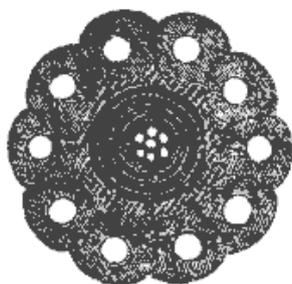
Antes de pasar a estas pruebas elaboradas, podemos observar el producto final de tal cuidado y maestría. Al comenzar la larga línea con los grandes carretes y tambores, lo podemos examinar de la forma más completa. Sólo es necesario compararlo con el cable tendido en 1.858 y puede verse su inmensa superioridad. Podemos ver de un vistazo que el cable que se tendió primero en el océano ha crecido como si fuera un ser vivo del mar; o si lo preferimos, podemos considerarlo como un zarcillo de roble británico, la delgada ramita se ha convertido en un fuerte miembro. Este aumento ha tenido lugar en todas partes, desde el núcleo hasta la circunferencia.

Primero, el hilo de cobre central, que es la espina dorsal, el nervio por donde pasa la electricidad, es cerca de tres veces mayor que el primero. El antiguo conductor era un cordón, que consistía en siete hilos finos, seis alrededor de uno, y pesaba únicamente siete libras por milla. El nuevo está compuesto por el mismo número de hilos, pero pesa trescientas libras por milla. Está hecho con el mejor cobre que

puede obtenerse en el mundo –formando un conductor perfecto. Para asegurar el aislamiento, este conductor está embebido hasta la solidez en compuesto de Chatterton, una preparación impermeable al agua, y después cubierto con cuatro capas de gutapercha, que se han depositado alternadamente con cuatro capas de compuesto de Chatterton. El viejo cable tenía tres capas de gutapercha sin nada entre ellas. Su aislamiento pesaba doscientas sesenta libras por milla, mientras el del nuevo pesa cuatrocientas libras.



CABLE ATLÁNTICO VIEJO 1.858



CABLE ATLÁNTICO NUEVO 1.865

Pero un conductor incluso tan perfecto, con un aislamiento total, es completamente inútil sin una protección externa adecuada, que le proteja de los peligros que deberá soportar durante el largo y difícil proceso de tendido a través del océano. El cable viejo se había roto varias veces. El nuevo debía ser más fuerte. Para este fin estaba enlazado con diez hilos sólidos del mejor hierro, mejor dicho, de acero dulce, como el que usa Whitworth en su cañón. Este cable es mucho más pesado que el anterior. El cable viejo sólo pesaba mil dieciséis kg. por milla, mientras que el nuevo llega a mil setecientos setenta y ocho kg. y tres cuartos. Pero sólo el tamaño y el peso no indica nada más que mayor fortaleza. Además está asegurado no sólo por los largos hilos de hierro, sino también por una capa de cuerda. Cada hilo está rodeado independientemente por cinco hebras de hilo de Manila, saturado con un compuesto conservante, y todo ello bobinado alrededor del núcleo, que está relleno con cáñamo ordinario, saturado con la misma mixtura conservante. Esta cubierta de cuerda es importante en varios aspectos. Mantiene los hilos fuera del alcance del agua salada, que tiende a corroerlo; y además de añadir más fortaleza al cable, también le da cierta flexibilidad –tiene la resistencia de una cadena de hierro y la flexibilidad y ligereza de una maroma común de barco. La unión de estas dos cualidades es muy importante. El gran problema había sido combinar resistencia con flexibilidad. El peso muerto ya era una objeción. El cable nuevo, aunque pesaba casi el doble que el *viejo en el aire*, cuando se sumerge en el agua pesa un poco más; realmente es mucho más ligero con relación a su tamaño. Este incremento de la ligereza era un punto muy importante en el tendido del cable, ya que hacía que se hundiera lentamente. El cable viejo, aunque era menor, pesaba como una varilla de hierro, y se hundía siguiendo un ángulo que le ponía en gran peligro con las sacudidas repentinas del barco. Cuando se rompió en 1.857 en la popa del Niagara fue porque llegó una ola justo en el momento que se accionaba en freno. Ahora el cable se mantendría parcialmente a flote con la cuerda de una boya que flotaría a gran distancia del barco, y se hundiría lentamente en aguas profundas.

Con esta combinación de cuerda e hierro, se aseguraba que el cable fuera el doble de fuerte que el viejo –la tensión de rotura del viejo era de tres toneladas y doscientos cincuenta y cuatro kg., y del nuevo siete toneladas y setecientos sesenta y dos kg. Dicho de otra forma, la tensión de rotura del viejo era inferior a cinco veces su peso por milla en agua, de tal forma que si el cable se hubiera tendido en algunas partes del Atlántico, donde el océano tiene una profundidad superior a cinco millas, se habría roto por el enorme esfuerzo. Pero la tensión de rotura del nuevo cable era *once* veces su peso por milla en agua, y, al ser la

máxima profundidad del agua por donde tenía que pasar de dos millas y media, el cable resultaba ser cuatro veces más fuerte de lo necesario.

Esta gran cadena que atravesaría el mar debería tener dos mil trescientas millas náuticas, es decir, tres mil setecientas millas terrestres. Pero, ¿dónde podría almacenarse esta inmensa mole? Su peso hundiría la Armada Española. En 1.858 el cable se cargó en los dos barcos de guerra más grandes del mundo, el Niagara y el Agamemnon. Y ahora debía cargarse a bordo un volumen mucho más grande. Esto podría haber sido un serio contratiempo, pero la Providencia, que dirige el curso del progreso, prepara el medio de avanzar. Sucedió que unos años antes se había construido en Inglaterra un buque de enormes proporciones –la mayor cosa flotante construida por la mano del hombre desde que el Arca de Noé se balanceara en las aguas del Diluvio. El Great Eastern, cuyos muros de hierro habían sido ideados por el genio de Brunel, hacía diez años que aguardaba “una misión”. Como espécimen de arquitectura marina era perfecto. Avanzaba orgullosamente sobre las aguas, apenas balanceaba su imperial cabeza al romper las olas contra su costado, era como si golpearan contra las rocas de la costa. Pero a pesar de todas sus nobles cualidades, era demasiado grande para las exigencias normales del comercio. Su gran tamaño era un impedimento; y así mientras los barcos más pequeños, que tenía que mirar para abajo si los quería ver, navegaban continuamente de un lado al otro del mar, este leviatán,

La mayor obra de Dios,  
Que surca el océano,

no encontraba nada digno de su grandeza. Este era el barco que recibiría el cable Atlántico.

Después de ver lo bien que se adaptaba a este propósito, algunos caballeros que trabajaban para revivir el Telégrafo Atlántico se combinaron para adquirirlo, ya que estaba a la venta. Uno de ellos se fue a toda prisa a Liverpool, y al día siguiente telegrafió que el gran barco era de ellos. Los nuevos propietarios lo pusieron al servicio de la Compañía Atlántica, con el acuerdo expreso de que toda compensación por su empleo debía depender del éxito de la expedición.

El siguiente golpe de fortuna después de tener el buque listo en sus manos, fue encontrar el oficial digno de mandarlo. El capitán James Anderson, del China, uno de los vapores Cunard, era muy conocido entre los buques de pasajeros, tanto de Inglaterra como de América, y todos lo que habían cruzado el mar con él respetaban sus cualidades de marino y de mando. Un verdadero maestro de su profesión que había recorrido el mar durante un cuarto de siglo, también era un hombre de una gran inteligencia general, y no pocos conocimientos científicos. Pero había algo más que inspiraba su confianza. Era su vigilancia constante. Siempre tenía un sentimiento de religiosa responsabilidad por las vidas de todos los de a bordo, y por los que se interesaba completamente. Un hombre de pocas palabras, de formas modestas, de juicio claro y acción rápida. Esta vigilancia se marcaba especialmente en los momentos de peligro. Cuando estallaba una tormenta, todos podían ver su alta figura en la caseta del timón, poniendo un ojo en cada verga del barco y en cada nube del horizonte, y se sentían seguros de estar bajo su cargo. Este era el hombre que debía llevar la expedición. Fue una elección unánime de la Junta de Directores. La Compañía Cunard, con gran generosidad, consintió en prescindir sus servicios, con lo valiosos que eran, para llevar una obra de tal interés público. Al encontrarse libre, aceptó el trato, y entró con entusiasmo. Lo que sigue a continuación mostrará cómo se cumplieron completamente las expectativas.

La obra comenzaba a moverse rápidamente. Las ruedas comenzaron a zumbar, y los grandes carretes de la línea que, considerando la distancia que debía cubrir, apenas se podían medir en millas, sino en grados de superficie terrestre. Los números sólo dan una vaga impresión de los grandes espacios. Pero es curioso, mediante un cálculo exacto, si todos los hilos de cobre y de hierro, que hacen el núcleo y la cubierta exterior, y las hebras de linaza se ataran una tras otra, la longitud total ¡llegaría desde la Tierra hasta la Luna!

Se tenía que sumergir en agua en los propios talleres, para familiarizarlo con el elemento que sería su futuro hogar. En el patio de la Compañía había ocho grandes tanques de podían albergar cada uno ciento cuarenta millas. En ellos se bobinaba el cable para “hibernarlo” hasta que llegara el momento de emplearlo en la primavera.

Al ver que las obras avanzaban tan bien, sin sufrir ningún otro desastre, el Sr. Field partió de Inglaterra con la paz en el corazón, y regresó a América para pasar el invierno. En los primeros días de primavera volvió a cruzar el Atlántico. Llegó a Inglaterra el dieciocho de Marzo. Su visita fue más satisfactoria que la del año anterior. Las obras estaban avanzadas. Era un buen paseo ir Morden Wharf abajo hasta Greenwich, y ver la enorme maquinaria en movimiento, retorciendo las hebras de la línea submarina. Aparentemente el triunfo estaba al alcance de la mano. Parecía predestinado que el cable se podría tender finalmente en el año de gracia de 1.865 –el final de sus fatigas que habían comenzado en 1.858– siete amargos años ¡tan largos como los que Jacob sirvió a Raquel!. Pero con menos suerte que Jacob, el hado

le guardaba más de una decepción. En ese momento todo iba bien, y lo consideraba con buenas perspectivas y satisfacción.

Al no tener que esclavizarse más por conseguir dinero, tenía unas semanas de ocio y se fue de crucero por el Mediterráneo. El canal de Suez, que había progresado lentamente, bajo la supervisión de los ingenieros franceses, estaba tan avanzado que las aguas del Mediterráneo estaban a punto de mezclarse con las del Mar Rojo, y se invitaron a los delegados de todas partes del mundo. Se había enviado una invitación a la Cámara de Comercio de Nueva York, y como partía el Sr. Field hacia Europa, se le nombró representante. La visita fue de un interés extraordinario. La ocasión reunió a un número de eminentes ingenieros de todos los países de Europa, que en compañía de este extranjero de Nueva York visitaron los reinos más antiguos para ver el espíritu de la moderna empresa invadiendo la tierra de las Pirámides.

El uno de Mayo regresó a Inglaterra para encontrar los trabajos prácticamente terminados. El cable estaba casi terminado, y una gran parte ya estaba bobinada dentro del buque. Esta era una operación de gran interés, que merece ser descrita. La fabricación había comenzado el uno de Septiembre, y había durado unos ocho meses sin cesar, los talleres fabricaron catorce millas diarias durante los cortos días de invierno. Al avanzar la primavera, y alargarse los días, aumentó la cantidad producida. Pero a finales de Enero ya había acumuladas unas novecientas millas de cable terminado, y comenzó el tedioso trabajo de transferirlo al Great Eastern. Era lento porque no se podía hacer directamente desde el patio del taller hasta el barco. La profundidad del agua en Greenwich no era suficiente para que el Great Eastern pudiera atracar en el muelle. Ancló en Sheerness, a treinta millas, y debía llevarse el cable hasta el vapor con barcos más ligeros. El Almirantazgo proporcionó a la Compañía dos viejos pontones, el Iris y el Amethyst, que recogían la carga uno detrás de otro. Cuando el primero había subido a bordo unas doscientas cincuenta toneladas de cable, se le remolcaba al costado el Great Eastern, y el otro ocupaba su puesto.

Esta era una operación que no podía hacerse apresuradamente. Incluso empleando todos los hombres se bobinaban a bordo sólo dos millas a la hora, o veinte millas al día –a esta velocidad tardaron cinco meses. El trabajo comenzó el diecinueve de Enero, a primera hora de la mañana, y continuó hasta que en Junio se terminó de almacenar a bordo. Se había preparado al Great Eastern para recibir esta enorme masa. El objetivo era almacenar el cable en el menor número de bobinas posible. Esto era porque no se podía bobinar en una sola. Tal peso muerto en el centro del buque le haría cabecear peligrosamente. Se calculó que si se bobinaba en un círculo, prácticamente llenaría el teatro Astley desde el piso del circo hasta el tejado –resultando una pila de cincuenta y ocho pies de ancho por sesenta pies de alto. Para distribuir este enorme peso y volumen se dispusieron tres tanques, uno a popa, otro en el centro y otro a proa. Este último, al depender de la forma del barco, era algo más pequeño que los otros, y sólo contenía seiscientas treinta millas de cable, mientras que los otros tenían un poco más de ochocientas cada uno. Todos estaban hechos de placas de hierro forjado, y llenos de agua, de tal forma que el cable se mantenía en el agua hasta sumergirlo en el mar.

Se prepararon las espaciosas cámaras para recibir a su huésped, el Great Eastern abrió sus puertas para acoger al cable Atlántico; y con lo largo que era, y ancho y alto el espacio que ocupaba, aún había un amplio margen en sus costados. Era tan maravilloso como un monstruo marino, devoraba todo lo que los demás barcos le podían llevar. Una vez tras otra el Iris y el Amethyst vomitaban su contenido de hierro. Y este Leviatán engullía un buque tras otro, como si nunca estuviera satisfecho. Un escritor que les visitó en Mayo, cuando prácticamente ya estaba todo el cable a bordo, lo perdía y tenía que encontrarlo. Miraba a lo largo del puente, de proa a popa, pero no veía ni señal de él. Cuanto más buscaba más se maravillaba, y lo describió en una carta al “Railway News”. Después de describir la llegada al buque, la subida por su costado y su visión del puente, sigue:

“Yo quería ver por lo que había venido, el cable telegráfico. Con inmenso asombro, no lo vi por ningún lado, aunque me habían informado que había cerca de dos mil millas a bordo, y el trozo restante era lo bastante largo como para abarcar desde Land End hasta John O’Groat –en términos navieros. Caminé arriba y abajo por el puente del Great Eastern sin ver esta cadena gigante que debía enlazar el Viejo y el Nuevo Mundo; y sólo lo vi cuando se me indicó el punto donde estaba el cable y el proceso de llevarlo a bordo. Por el lado opuesto a donde subí, debajo del puente de nuestro gigante, estaba amarrado un barco cubierto por una estructura parecida a una casa, y el maravilloso cable telegráfico pasaba silenciosamente desde este barco al inmenso seno del Great Eastern. El trabajo se hace tan tranquila y silenciosamente, pero medio de una pequeña máquina de vapor, que apenas uno se da cuenta de ello. Además, de no habérselo indicado, nunca nos hubiéramos dado cuenta el pequeño cordón de hierro, de una pulgada de diámetro, que se desliza sobre unas pequeñas poleas y sobre una mesa de madera, algo de fama mundial – algo que puede influir en la vida de las naciones; mejor dicho, que puede afectar a la marcha de la civilización. Siguiendo la dirección hacia donde va la cuerda de hierro, vemos el más maravilloso

espectáculo que se puede ver a bordo del Great Eastern. Nos encontramos una pequeña cabina de madera, con una barandilla en un costado, y una inmensa caverna debajo. Esta caverna es uno de los tres tanques en que encontrará temporalmente su hogar las dos mil millas de cable. El agente pasivo de la electricidad llega arrastrándose: de una bella manera, silenciosa, y se deposita en espiral, capa sobre capa. Casi es de noche en la inmensa profundidad, y sólo podemos discernir las figuras humanas por cuyas manos pasa la bobina hasta su cama. De repente los hombres comienzan a cantar. Entonan una larga canción y dolorosa canción del mar, muy similar a las de Kigsley

“Tres pescadores navegaban hacia el Oeste,  
Lejos por el Oeste el Sol se ponía—“

Los sonidos que subían desde la profunda y oscura caverna tenían un efecto sorprendente, que producía una impresión indescriptible.

Seguimos adelante; pero la canción de los marineros que recogían el cable del Telégrafo Atlántico persistía como un tambor. Nuestro guía nos condujo en vano por todo el gran barco, a través de miles de galerías, pasadizos, escaleras y cubiertas; por enormes salones, llenos de espejos, mármoles, pinturas y tapizados, hechos ‘sin reparar en gastos’; y de construcciones coronadas de resplandecientes aparatos de vapor de dimensiones gigantescas, donde la energía latente del carbón y del agua crea la fuerza que propulsa a este monstruoso bajel sobre las aguas. En vano se dirigía nuestra atención a todos estos signos; no los podíamos admirar; nuestra imaginación estaba en otro lado. El eco de la canción de los marineros en el seno del Great Eastern no se apartaba de nuestra mente. Nos traía visiones del futuro de la mística bobina de hierro bajo nuestros pies –cómo se desenrollaría nuevamente de su pequeña habitación; cómo se hundiría en el fondo del Atlántico, o colgaría de montaña en montaña lejos de las tumultuosas olas; y cómo dos grandes naciones podrían hablar por medio de esta maravillosa bobina, aniquilando la distancia y el tiempo. ¿Qué podíamos soñar allí, en el punto dónde nos encontrábamos? Realmente es un maravilloso romance de la civilización, este Great Eastern y este cable del Telégrafo Atlántico. Incluso aunque nuestra era no hubiera hecho nada más, sólo esto sería el triunfo de nuestra era.”

Al acercarse los trabajos a su final, aumentaba el interés del público en esta estupenda empresa; y venían grandes multitudes de Londres que observaban maravilladas los preparativos para la expedición. Aunque no se les admitiera a bordo, les satisfacía navegar alrededor del gran barco, en cuya enorme bodega se encontraba enroscada la enorme serpiente marina. También hubo muchos visitantes distinguidos. El Príncipe de Gales vino a visitar el cinturón que iba a enlazar las Islas Británicas con sus futuros dominios más allá del mar.

Al fin, el veintinueve de Mayo, prácticamente el último día de la primavera, terminó la fabricación del cable. Las máquinas que habían estado girando sin cesar durante ocho meses dieron su última vuelta. El repique de una campana anunció que se habían detenido las máquinas, y los trabajos se habían terminado. Sólo restaba terminar de llevarlo a bordo, y preparar el barco para el viaje. Cientos de manos ocupadas estaban trabajando sin cesar, todavía faltaban seis meses para estar listos y hacerse a la mar.

Es absolutamente seguro que no es nada fácil equipar a una expedición como esta. Además del enorme volumen del cable, el Great Eastern debía almacenar setecientas u ochocientas toneladas de carbón, lo suficiente para alimentar las calderas de toda una flota. Después debía transportar unos quinientos hombres, y por tanto tenía que llevar provisiones suficientes para las semanas que debiera permanecer en el mar. Las provisiones que se almacenaron serían suficientes para un pequeño ejército. Al permanecer en el puente de mando, y mirar abajo, podía imaginarse uno que se encontraba en alguna granja de Inglaterra. Estaban las vacas que nos proporcionaban la leche; una docena de bueyes, veinte cerdos, y ciento veinte ovejas, con rebaños de patos, ocas y aves de corral de todo tipo cacareaban en el gallinero. Además de toda esta mercancía viva, cientos de barriles de provisiones, de carne y fruta se almacenaban en la bien provista despensa. Con toda esta carga para el viaje, el Great Eastern pesaba, incluyendo la maquinaria, veintiuna mil toneladas –una carga casi tan grande como la que había llevado toda la flota de Nelson en la batalla de Trafalgar.

Al aproximarse el momento de partida, la curiosidad del público aumentó, y había un deseo extraordinario de presenciar el intento. La Compañía se vio asediada por peticiones de todas partes del mundo para permitir acompañar a la expedición. De haber concedido todas estas peticiones, incluso las grandes dimensiones del Great Eastern no hubieran bastado para el gentío que hubiera subido a bordo. Las mayores demandas eran de la prensa para sus corresponsales. No sólo llegaron de Inglaterra, sino también de Francia y América. Prácticamente todos los periódicos de Londres reclamaron el privilegio de estar representados. El resultado sobrepasaba a todo lo esperado. Al ser imposible satisfacer a *todos*, y como discriminar a favor de alguien, excluyendo a otros hubiera sido parcial e injusto, finalmente se vieron obligados a excluir a todos. Por supuesto que esto resultó ser una gran ofensa. Hubo una ruidosa

protesta en Inglaterra y los EE.UU. que se denunciaba como una política suicida. Pero es dudoso que cualquier otra posible solución hubiera sido satisfactoria.

Si los Directores erraron o no, sólo hay que decir que ellos mismos se aplicaron la misma regla inexorable –incluso se excluyeron los directores de la Compañía, a menos que tuvieran algún cometido especial a bordo.

Debe recordarse que la expedición no estaba bajo el control de la Compañía Telegráfica Atlántica, sino de Telegraph Construction & Maintenance Co. que llevaba la ejecución de las obras en cumplimiento del contrato con la anterior compañía de fabricar y tender un cable a través del Atlántico, y que asumía la total responsabilidad, no sólo de fabricar el cable, sino de fletar el barco, nombrar a los oficiales y enviar a sus propios ingenieros para hacer el tendido. Se arriesgaba mucho con el resultado. Por esta razón no sólo estaba autorizada, sino obligada a organizar la expedición únicamente con vistas al éxito. No era un viaje de placer, sino de trabajo; para cumplir con la mayor y más difícil empresa. De aquí que se adoptaran las reglas más estrictas. Según estas, no había a bordo ningún hombre que no tuviera ningún cometido a bordo. Al prometer el viaje ser del mayor interés práctico para los electricistas e ingenieros, se recibieron a varios jóvenes como ayudantes en la sala de pruebas o en el departamento de ingeniería; pero no había ninguna persona que no tuviera algún tipo de cometido de una u otra compañía, o relacionada con el mando del buque. Excepto el Sr. Field, no acompañó la expedición ningún director del Telégrafo Atlántico; y él representaba también a la Compañía Terranova. El Sr. Gooch, M.P., era a la vez director de la Compañía Telegraph Construction & Maintenance, y Presidente de la Junta de propietarios del Great Eastern, y representaba a ambas compañías que tenían un gran interés en el resultado.

Todo el control estaba en las manos de Telegraph Construction & Maintenance Co. Tenía a sus propios oficiales al mando de la expedición –el capitán y la tripulación que llevaban el buque –sus ingenieros para tender el cable –y sus electricistas para comprobarlo. Incluso el eminente electricista, el profesor Thomson y el Sr. Varley, que se encontraban a bordo sirviendo a la Compañía Telegráfica Atlántica, no se les permitía interferir, *ni dar consejos* a menos que se les solicitara por escrito, y tenía que responder por escrito. Su cometido era sólo probar el cable cuando se tendía, pasar mensajes entre Terranova e Irlanda; y hacer un informe completo.

Así de rigurosas eran las reglas que gobernaban este memorable viaje. Toda la empresa se había organizado como una expedición naval. Cada hombre tenía su sitio. E igualmente cuando un barco entra en combate, se enviaban abajo a todos los que no tenían nada que hacer en cubierta, no es extraño que una empresa tan crítica no acogiera ningún supernumerario a bordo.

De todas formas la Compañía no perdió de vista la avidez de noticias por parte del público, y ya que no podía llevar muchos corresponsales, contrató sólo a uno, el mejor –W.I.J. Russell, LL.D., el conocido corresponsal del London Times en Crimea y la India. Este brillante escritor fue el encargado de acompañar a la expedición –no por razones de discriminación, sino para informar completamente de los sucesos día a día. Se hizo acompañar por varios artistas para ilustrar las escenas del viaje. La Compañía había previsto de esta forma proporcionar al público información e incluso entretenimiento. Posteriormente varios de estos caballeros escribieron narraciones para diversas revistas –Blackwood, Cornhill y Macmillan. Sus diferentes reportajes, y especialmente el volumen del Dr. Russell, que combina la precisión y minuciosidad de un diario mantenido día a día, con brillantes descripciones, llenas de ilustraciones y dibujos de los artistas, proporcionan al público una narración tan completa como si hubiera estado un corresponsal especial de cada periódico de Inglaterra y América.

Al final se excluyó acertadamente al público, y la organización fue perfecta y completa. Al mando se encontraba el capitán Anderson, del que ya hemos hablado anteriormente. Al ser sus obligaciones muchas e incesantes, solicitó la ayuda de un capitán ayudante, y el Almirantazgo permitió que acompañara al buque el capitán Moriarty, que había estado en el Agamemnon en 1.858, y cuya experiencia y destreza sería una valiosa ayuda. El gobierno también concedió generosamente dos barcos de guerra, el Sphinx y el Terrible, para atender al Great Eastern. Todo el equipo de la expedición era inglés. De los quinientos hombres a bordo del Great Eastern, sólo había un americano, el Sr. Field.

El departamento de ingeniería estaba a cargo del Sr. Samuel Canning, que representaba a Telegraph Construction & Maintenance Co., y estaba a cargo de todos los puntos relacionados con el tendido del cable. No se podía haber elegido a un hombre mejor para esta posición tan responsable. Antes de que terminara el viaje había tenido amplias oportunidades de mostrar sus recursos. Estaba hábilmente secundado por el Sr. Henry Clifford. Ambos caballeros habían estado a bordo del Agamemnon en las dos expediciones de 1.858. Tenían larga experiencia en el tendido de cables submarinos en el Mediterráneo y otros mares. La unión de sus destrezas habían llevado a tal perfección la maquinaria de tender los cables, que durante todo el viaje trabajó sin un sólo tropiezo o sacudida. Tenían al Sr. Temple como valioso ayudante.

El departamento eléctrico estaba a cargo del Sr. De Sauty, que tenía una larga experiencia en telégrafos submarinos, y que estaba ayudado por un eficaz cuerpo de asistentes. El profesor Thomson y el Sr.

Varley, que como ya hemos dicho, representaban a la Compañía Atlántica. Todos estos caballeros habían comprobado incesantemente el cable de todas formas, tanto en el proceso de fabricación y después, de estar bobinado en el Great Eastern. El resultado de sus comprobaciones repetidas era demostrar que el cable era *muchas veces más perfecto que lo que se había solicitado*. Se hicieron las pruebas eléctricas con tan maravillosa precisión que se determinó con una precisión de uno por mil ¡sobre novecientos noventa y nueve!

Terminar con esta organización y equipamiento causó tal retraso e impacientó a todos a bordo. Pero al final, cuando se estaba en medio del verano –al mediodía del sábado quince de Julio– se escuchó a los marineros cantar el *canto de la partida*. El Great Eastern comenzó a navegar hacia Nore, parecía que se llevaba parte del suelo inglés pegado en una enorme ancla de siete toneladas, que sostenía una enorme cadena que cada eslabón pesaba ¡setenta libras! Para arrancar esta pesada ancla de su lecho se necesitó el esfuerzo conjunto de casi doscientos hombres. Al final el fondo la soltó, el ancla subió hasta la proa, se disparó el cañón, y comenzó el viaje. Una flota de botes y yates elevaron sus vivas al comenzar a moverse el enorme casco. Seguía lentamente el camino marcado por la línea marcada a lo lejos por el pequeño vapor Porcupine, el mismo que guó fielmente al Niagara por Bahía Trinidad una noche que la débil luz de las estrellas parpadeaba por encima de las colinas próximas. Se acercó lentamente hacia el mar. Se podían ver los acantilados de Dover, que le daban su adiós, el Great Eastern se deslizaba por la bella isla de Wight, y comenzó a deslizarse por el Canal de la Mancha aumentando la velocidad majestuosamente. En Falmouth se le acercó el Caroline, un pequeño vapor, que había partido varios días antes de la costa. Navegaba pesadamente con su carga, y avanzaba poco entre las fuertes olas. Pero el Great Eastern le llevó a remolque, y le seguía como un bote en la estela del monarca de los mares.

Viraron hacia la costa de Irlanda, hacia Bahía Valentia, donde ocho años antes el Conde de Carlisle les había dado su bendición al partir el Niagara y el Agamemnon, y donde al año siguiente el gallardo barco inglés había llevado el cable sano y salvo hacia la costa.

Se había cambiado el punto de desembarco del puerto de Valentia a cinco o seis millas hacia Bahía Foilimmerum, un punto con enormes acantilados suspendidos entre las olas que chocaban desde el Atlántico. En la parte superior, una vieja torre de tiempos de Cromwell hablaba de los sangrientos días de la guerra civil inglesa. Ahora era una ruina cubierta de musgo. Aquí los campesinos que habitan el país pisaban con sus botas el verde césped, y desde las vertiginosas alturas miraban a los botes que se balanceaban abajo en la bahía. En el pie del acantilado una suave playa arenosa sería la cama para el cable, y un canal que se había esculpido en las rocas salía directamente del mar. Al ser la costa muy rocosa e inapropiada, sólo se podía tender con buen tiempo; y en ese momento el mar estaba movido, por lo que el Great Eastern se retiró a Bahía Bantry, para resguardarse de las tormentas que algunas veces rompen furiosas en esta costa rocosa. El sábado se terminó este trabajo preliminar. Se llevó la cuerda guía desde la cubierta del Caroline hasta la playa por medio de un puente de botes, y se subió hasta el acantilado entre la gritería de la gente. Una vez que se ató fuertemente a las rocas, el pequeño vapor comenzó a moverse y empezó a desbobinarse lentamente la enorme bobina, y como si fuera un gigante que se despereza, estiró sus largos brazos de hierro. A las diez y media de la noche estaba terminado el trabajo, –se habían tendido a salvo las veintisiete millas, y el extremo sujeto con una boya– a setenta y siete brazas de agua. Se envió inmediatamente un despacho a Bahía Bantry para que viniera el Great Eastern a toda velocidad, y a primera hora de la mañana ya se veía su columna de humo cerca de la costa. Pasó el puerto de Valentia y se dirigió hacia el Caroline, al que alcanzó al mediodía, e inmediatamente comenzaron a empalmar el extremo de la costa a su propia línea de aguas profundas. Esto llevó varias horas, de modo que era cerca de la noche cuando se terminó. Habían sido tantos los retrasos de la pasada semana que llegó el domingo antes de que el Great Eastern estuviera listo para comenzar el viaje. Esto – que para algunos hubiera sido un sacrilegio– fue aceptado por los marineros como un buen augurio. De haber llevado el extremo cuarenta y ocho horas antes, el viaje hubiera comenzado en viernes, que los marineros, que normalmente son supersticiosos, lo hubieran tomado como un comienzo aciago. Pero para ellos el domingo es un buen día. Cuando zarpa un barco y pierde de vista la tierra, el último sonido que llega de la costa son las benditas campanas. Aunque no se escucharon las campanas, al menos la paz del domingo estaba en el mar y en el cielo. Era un tranquilo atardecer de verano. El sol comenzaba a esconderse entre las olas, y el Great Eastern, con los dos buques de guerra que le escoltaban a cada lado, atendiendo a su real avance, giraban la cara hacia el Oeste e intentaban alcanzar la gloria. Russel dice: “Así como se ponía el Sol, un ancho camino de luz dorada venía entre las olas hacia sus proas, como si indicara e iluminara el camino marcado por la mano del cielo.” ¡Que presagio más sagrado! Si se hubiera tratado de la flota de Colón navegando hacia el oeste, la tripulación de cada barco se hubiera puesto de rodillas en el puente y hubiera gritado un Ave María al Señor de los Mares. La verdad es que creemos que en la tripulación más de un ojo captó la belleza de la escena, y muchos corazones invocaron reverentemente una bendición.

El día se había elegido bien en otros aspectos. Era el veintitrés de julio. Desde el principio el capitán Anderson había querido salir a navegar el veintitrés de Junio, o el veintitrés de Julio, para tener luna llena en la costa americana. También deseaba aprovecharse de los vientos que soplaban en esta estación, porque el Great Eastern contra el viento era firme como una roca. Se consiguió todo lo esperado. Para el Gran Barco el océano era igual que un lago. La maquinaria de tender el cable –el producto de tanto estudio y habilidad– funcionaba de una forma tan “bella” que a pesar de que el barco aumentó su velocidad, el cable se deslizaba hacia el agua con tanta facilidad que daba la impresión de que sería una fiesta llevarlo de uno al otro continente. Estas eran las reflexiones de todos al avanzar el anochecer. A medianoche se fueron a dormir, soñando con un fácil triunfo.

Pero no había que confiarse. Apenas habían pasado unas horas cuando el sonido de un cañonazo despertó a todos con el temor de un desastre. Amanece temprano en esas latitudes y a las cuatro estaban todos en el puente, indagando ansiosamente la causa de la alarma. El buque continuaba navegando, como si el viaje tuviera un fin, y los electricistas, con cara de problemas, entraban y salían de la sala de pruebas, que siempre se mantenía a oscuras, parecía una enfermería donde algún paciente real se debatiera entre la vida y la muerte.

El método que empleaban los electricistas para descubrir los fallos era de tal sensibilidad y belleza que muestra la maravillosa perfección de los instrumentos que emplea la ciencia para descubrir los secretos de la naturaleza. El galvanómetro es una invención del profesor Thomson, en el cual “un rayo de luz se refleja en un espejo delgado suspendido con un imán, atraviesa una escala, e indica la resistencia al paso de la corriente mediante la deflexión del imán, que indica la trayectoria seguida por el punto de luz. Si la luz del espejo viaja más allá del índice, fuera de los límites, hay una fuga de corriente, y se dice técnicamente que ha habido un fallo.” Esto había sido lo que se había descubierto la mañana del lunes. A las tres y cuarto de la mañana el electricista de turno había visto que de repente se desviaba la luz hacia el fondo de la escala y desaparecía.

Afortunadamente no era un daño fatal. No impedía el paso de señales por el cable, y se envió inmediatamente un mensaje a la costa, al que respondieron que se había recibido. Pero la corriente eléctrica no pasaba con facilidad. Había una fuga en algún punto de la línea y no era prudente seguir. Estaba a setenta y tres millas de la costa, y se había desbobinado ochenta y cuatro millas de cable. Las mediciones de los electricistas indicaron que el fallo debía estar a diez o doce millas a popa del buque. El único curso seguro era volver atrás, subirlo a bordo y cortar la parte defectuosa. Era la operación más ingrata porque significaba volver a deshacer lo hecho, pero no había otra solución.

Ya se habían previsto estos accidentes, y antes de que el Great Eastern zarpara de Gran Bretaña, ya se había previsto la maquinaria que se emplearía en caso de tener que “recoger” el cable. Pero más bien era desagradable. Estaba a proa, y la maquinaria de tender el cable estaba a popa, el barco debía girar en redondo, primero debía cortarse el cable, y llevarse de un extremo a otro. Esto no era nada fácil. El Great Eastern tiene una longitud de un octavo de milla, y transportar el cable a lo largo de su costado era una operación tediosa y difícil.

A la larga el barco giró en redondo, se llevó el extremo del cable a la proa se enganchó en la máquina de recoger, y el motor comenzó la labor de elevar el cable del fondo del océano. Afortunadamente sólo había cuatrocientas o quinientas brazas de agua, por tanto la tensión no era muy grande. Pero la máquina no funcionaba muy bien, y la operación era muy lenta. Haciéndolo lo mejor posible era imposible recoger más de una milla en una hora. Pero paciencia y coraje, ¡aunque durase todo el día y la noche!<sup>1</sup> El Great Eastern cumplía su cometido muy bien, retrocedía lentamente hacia Irlanda, mientras el motor estiraba, y el cable iba saliendo, aunque lentamente, del mar, hasta que el martes por la mañana. A las siete, cuando habían recogido poco más de diez millas, se subía a bordo la causa del accidente. Resultó ser un pequeño trozo de alambre, no mayor que una aguja, que por algún accidente (no se sospechaba que fuera defecto de diseño) había atravesado la cubierta del cable hasta tocar el núcleo. Esta era la fuente de todos los problemas. Esta punta de aguja oprimía la espina dorsal, abriendo un pequeño paso para la electricidad, al igual que surge un chorro de sangre cuando se pincha una arteria, y se derramaba en el mar. Hubo un sentimiento de enojo, se arrancó de su sitio esta insignificante y despreciable fuente de problemas como si se castigara su intrusión, se cortó el trozo de cable, se hizo un empalme y se volvió a comenzar de nuevo a tenderlo. Pero ya eran las cuatro de la tarde del martes antes de que se volviera a reanudar el viaje. Se había perdido un día y medio por culpa de este miserable trozo de alambre.

Pero este vejatorio retraso terminó, el barco giró una vez más hacia el Oeste, se volvió a mover hacia adelante con su suave compostura, como si ninguna vejación pudiera perturbar su mente tranquila. Durante todo el viaje el sentimiento de todos hacia el barco fue de admiración. Mientras sus consortes que llevaba a los lados subían y bajaban a merced de las olas, él se movía hacia adelante con gran porte, como si fuera consciente de su misión, o como si temiera desahogar su fuerte corazón, y tirar por la borda el gran misterio que iba desbobinando y arrojando al mar.

Los electricistas estaban alegres, y con razón, ya que a todas horas se demostraba la perfección del cable. Se hacían pruebas entre el barco y la costa cada treinta minutos, día y noche, y para alegría de todos, en vez de encontrar el aislamiento defectuoso, parecía que se mejoraba al entrar en contacto con las frías aguas profundas del Atlántico.

Nos estábamos acercando al sábado, veintinueve, cuando poco antes del mediodía se escuchó nuevamente un grito en el barco, como si el cable se desbobinara con dolor. Esta vez el fallo era más serio que antes. Los electricistas tenían la cara muy seria, ya que habían tropezado con una “derivación a tierra”, es decir, el aislante estaba completamente destruido, y la corriente eléctrica se fugaba al mar.

Al haberse producido el fallo fuera de la borda, era necesario invertir el curso, y recoger el cable hasta llegar a la parte defectuosa. Esta vez fue más difícil porque el agua tenía una profundidad de dos millas. Se sujetó el dócil cable a los garfios de hierro y se subió, después de trabajar toda la tarde, alrededor de las diez de la noche se subió a bordo el trozo defectuoso. Se amputó el miembro defectuoso, se unieron todas las partes, y el cable volvió a ser tan fuerte como antes. Así terminó un día de ansiedad. Se recibió con agradecimiento la mañana siguiente, que era el segundo sábado en el mar, después del suspense de las últimas veinticuatro horas.

El lunes, se examinaron rigurosamente las millas de cable que se habían subido, y que permanecían en una enorme pila sobre el puente, para averiguar el fallo. Enseguida se descubrió. Cerca del final se encontró un trozo de alambre que lo atravesaba por el centro, como si se hubiera introducido en él. Cuando se hizo este descubrimiento todo se vio de negro, ya que comenzó a sospecharse del diseño. Se descubrió que había estado en el tanque la misma cuadrilla de trabajadores que cuando se había producido el primer fallo. El Sr. Canning llamó a los hombres, y mientras les mostraba en cable atravesado por el alambre, preguntó cómo había ocurrido. Muchos hombres respondieron *que podría haber sido el diseño*, aunque se acusaron entre ellos, como si hubiera un traidor. Parecía difícil de creer que alguien pudiera ser culpable de tal diabólica maldad, pero ya había ocurrido antes en un cable que se había tendido en el Mar del Norte, donde se destruyó el aislamiento con un clavo. Posteriormente se arrestó a este hombre, y confesó que había sido tentado por una compañía rival. Esto fue motivo para una larga investigación en los tribunales ingleses. En el caso presente había muchos motivos para hacer este acto. La caída en la Bolsa de Londres, causado por la pérdida del cable, podría llegar a ser de medio millón de libras esterlinas. Esto era una tentación como para que un hombre sin escrúpulos cometiera una traición, al ser imposible acusar a alguien, no se probó nada, y sólo quedó una sospecha nada grata de traición. Su deber era prevenir esto. Por tanto se acordó que los caballeros a bordo debían hacer turnos de vigilancia en el tanque. Al Sr. Canning no le agradaba establecer una vigilancia a los hombres, muchos de los cuales habían estado con él en sus anteriores expediciones de tendido de cables, pero los mejores de ellos admitieron la necesidad de hacerlo, y estaban impacientes por encontrar al Judas que estaba entre ellos.

Pero accidente o villanía, se estaba perdiendo el tiempo, y el Great Eastern continuó orgulloso su viaje. Ni el más ligero contratiempo interrumpió su progreso durante los siguientes tres días, durante los cuales atravesaron quinientas millas de océano. Se regocijaban con su gran triunfo. Estaban en medio del Atlántico, y de seguir así el viaje sería un completo éxito. El barco parecía hecho por el Cielo para conseguir esta gran obra de la civilización. El aparato de desbobinar era un mecanismo que entusiasmaría a un ingeniero de lo suave que corrían las ruedas bien engrasadas. La tensión nunca excedía de mil cuatrocientas libras, incluso con las mayores profundidades del Atlántico. Y el propio cable parecía rozar la perfección máxima que se podía conseguir. El aislador se había mejorado mucho para sumergirlo en el océano. Con cada legua que se añadía mejoraba. Parecía increíble, pero realmente se había comprobado en su totalidad, y allí, en medio del océano era tan perfecta que podían decir a Valentia las veces que cabeceaba en Great Eastern.<sup>2</sup> Con tales presagios de éxito, ¿quién no podía confiar? Y cuando el martes pasaron sobre un profundo valle, donde permanecían “los esqueletos de los tres cables Atlánticos”, podían asegurar con orgullo que no añadirían otro más.

Pero el miércoles terminaron bruscamente sus esperanzas. Habían tendido unas dos mil millas de cable, y estaba a seiscientas millas de Terranova. Dos días más y habrían entrado en las aguas someras de la costa. Pero cuando menos se esperaba llegó el desastre. Daremos un breve registro del día fatal. Por la mañana, mientras el Sr. Field estaba de vigilancia en el tanque, con la misma cuadrilla de hombres que habían coincidido con los accidentes anteriores, se escuchó un chirrido, como si la maquinaria hubiera atrapado un trozo de alambre, y se gritó al puente que miraran lo que había pasado; pero no parece que se escuchara, y pasó por la popa del barco. Poco después llegó un informe de la sala de pruebas sobre “otro fallo”. No parecía grave, ya que no impedía la comunicación con tierra; se podría haber ahorrado muchas preocupaciones de haber enviado a Irlanda un mensaje de que iban a cortar el cable para recogerlo a bordo. Pero aunque el fallo no era muy importante, no se debía de dejar para después. Abajo, en el fondo del mar, había un defecto mínimo, un pequeño punto medido a miles de millas. Pero era suficiente. En honor de la verdad, este maravilloso producto de la pericia humana era como la ley de Dios exigiendo la perfección absoluta. Una ofensa en un punto era el culpable de todo.

Este nuevo fallo, aunque inoportuno, no creó alarma, ya que estaban acostumbrados a estas cosas, y las consideraban como incidentes normales del viaje. Tenían los aparatos para subirlo completo, y no podía causar más que un retraso de unas pocas horas. Pero este iba a ser el punto débil –*la bestia negra de la expedición*. El único motor era una pequeña mula mecánica (como la llamaban familiarmente) que soplabla y resoplaba como si tuviera asma. Ahora era indispensable, pero se detuvo por falta de vapor. Mientras se esperaba este, sopló una ráfaga, que hizo que el Great Eastern derivara sobre el cable, le hizo una fuerte rozadura, y cuando se elevaba, y la parte dañada estaba asomando por la proa, casi al alcance de la mano, ¡se rompió de súbito y se hundió en el mar!

Llegó de repente, sin avisar. Era tan inesperada la catástrofe, que los caballeros se habían ido a comer, ya que pasaba del mediodía. El Sr. Canning y el Sr. Field permanecían vigilando como salía el cable del mar, y vieron la rotura del mismo, que acababa con muchas esperanzas. La impresión puede imaginarse mejor que describirla. Un escritor a bordo dice: “De repente apareció el Sr. Canning en el comedor, y dijo a todos los que estaban en su silla, ¡Ya está todo hecho! ¡Se ha ido! después se fue corriendo a su cabina. Antes de que desapareciera la sorpresa y el dolor ocasionado por esas palabras, el Sr. Field entró en el salón con su acompañante, y dijo, con una admirable compostura bajo las circunstancias, aunque sus labios temblaban y con la cara blanca, ‘El cable se ha partido y se ha ido abajo’ Al instante estaban todos en el puente, y un solo vistazo les reveló la verdad.”

Al fin había llegado la calamidad que todos temían, y que hacía unas horas se veía tan lejos. Todavía estaba a bordo el extremo harapiento, retorcido y sangrante, el otro estaba lejos, en el fondo del océano.

Aquí en América no se podía saber nada de la suerte corrida por la expedición hasta su llegada a nuestras costas. Pero en Inglaterra se informaba diariamente de su progreso, el éxito que habían tenido hasta ese punto hacía crecer al máximo las expectativas, y la repentina pérdida de comunicación con el barco fue un golpe muy duro para el público, y disparó toda serie de conjeturas. Al principio la teoría favorita era que una tormenta magnética había interrumpido la comunicación. Este es el fenómeno más misterioso de la naturaleza –tan sutil y pasajero que estaba fuera del alcance de la ciencia. No había ningún signo visible que indicara su presencia. No había ninguna nube oscura en el cielo; no se escuchaba retumbar ningún trueno. Pero había extrañas influencias en el aire. A esta misma hora, el profesor Airy, del Astrónomo Real del Observatorio de Greenwich, informó sobre una tormenta magnética de una violencia inusual. Un periódico de Londres dijo: “Justo cuando cesaron las señales del Great Eastern, estalló una tormenta magnética de una singular violencia. Totalmente desapercibida para nosotros, no se ve en el cielo, no se siente en la atmósfera, pero la electricidad subterránea de la tierra presenta unos misteriosos disturbios. Los instrumentos registradores distribuidos por el reino testifican la furia de esta violenta tempestad, y se supone que la razón de la confusión de las señales del miércoles al mediodía se debiera a estas extrañas e inusuales corrientes telúricas de magnetismo, que pasaron a través del cable que se estaba tendiendo en las aguas aparentemente tranquilas del fondo del Atlántico.”

El Times decía: “En Valentia, el miércoles pasado, las señales llegaban con toda claridad hasta las nueve de la mañana, pero a esta hora estalló una violenta tormenta magnética. Ni siquiera el aislamiento de los cables submarinos todavía es tan perfecto como para evitar la influencia de este fenómeno eléctrico, que corresponde de una forma particular a las tormentas de la atmósfera, su dirección es generalmente de este a oeste. Su acción se comunica inmediatamente a todos los conductores de electricidad, y es una lucha entre la corriente natural y la artificial usada para enviar los mensajes. Esta tormenta magnética afectó a todas las estaciones telegráficas del reino. Algunos hilos quedaron inutilizados; y entre Valentia y Killarney la corriente natural hacia el oeste fue tan fuerte a lo largo de las líneas que se necesitó aumentar cinco veces la potencia de la batería para anularla. Esta tormenta magnética cesó el viernes a las dos de la mañana, y se percibió instantáneamente en el cable Atlántico.”

Pero estas explicaciones sólo confortaban a los amigos en tierra, no a los que estaban a bordo del Great Eastern. Sabían bien que el cable estaba en el fondo del océano, y la única cuestión era si podían hacer algo para recuperarlo.

Comenzaron a trabajar en algo de lo que no hay ningún ejemplo en los anales del mar. El intrépido Canning declaró que su intención era ¡engancha el cable! Esta locura parecía más bien dictada por el frenesí de la desesperación. Ya tenía experiencia de haber pescado anteriormente otros cables. Los había sacado del fondo del Mediterráneo, pero era un lago somero comparado con las profundidades a las que había descendido el cable del Atlántico. El océano en ese punto tenía dos millas y media de profundidad. Era como si un cazador Alpino en la cima del Mont Blanc apuntara a un blanco en el valle de Ohamouni. ¿Y quién puede poner freno al coraje humano? No se abandonaría la expedición sin hacer una prueba. Había a bordo unas cinco millas de cuerda resistente, preparada para aguantar el cable en caso necesario de cortarlo y sujetarlo a boyas para mantenerlo a salvo de las tormentas. Ahora se le iba a dar otro uso. “Se iban a sujetar los ganchos, dos garfios de cinco brazos, con uñas fuertemente curvadas y con dientes en sus extremos similares a un ancla y con los que la Gran Desesperación iba a pescar desde el Great

Eastern más de un millón.” Se sujetaron firmemente estos enormes ganchos al extremo de la cuerda, y se lanzó por la borda hasta el fondo. Un chapuzón, y todo desapareció en el fondo del océano. Bajó y bajó más. Continuaron hundiéndose durante dos horas enteras antes de que tocaran tierra, y como si fueran un pescador de perlas, comenzaron a buscar el tesoro perdido en el fondo del mar. ¿Que hallaría? ¿Los naufragios de buques que se habían ido abajo hacía cien años, con los huesos de los hombres muertos blanqueándose en la profundidad del mar? Se buscaba algo más precioso que las gemas y el oro para el interés de la civilización.

El buque se hallaba a doce millas del lugar del accidente. El cable se había roto un poco antes del mediodía, el sol brillaba, y los capitanes Anderson y Moriarty acababan de hacer una observación perfecta, mediante la cual podían precisar en media milla el punto exacto donde se había ido abajo. Para alcanzarlo ahora, con cierta suerte de subirlo, era necesario arrastrar el ancla unas millas. Se había tendido siguiendo una línea este – oeste. Durante la tarde el barco se mantuvo unas millas hacia el sur. Se había arrojado el gancho hacia las tres de la tarde, y llegó al fondo sobre las cinco, en ese momento el barco comenzó a retroceder sobre su curso. Estos dedos de hierro estuvieron arañando el fondo del mar durante toda la noche, pero no cogieron nada, hacia la mañana la larga cuerda empezó a temblar como el sedal de un pescador cuando algo ha tocado el extremo, y la cabeza del Great Easter comenzó a balancearse, como si sintiera alguna atracción. Comenzaron a subir, la creciente tensión que se notaba les confirmaba que habían cogido *algo*. ¿Qué sería? ¿Cómo podría saberse si era el cable perdido? Se hicieron esta pregunta varias veces. No lo podían *ver*. ¿Cómo podían saber si no se trataba del esqueleto de una ballena, o un mástil, una verga o un fragmento de un naufragio? Se podía responder fácilmente a esta pregunta. Si lo que estaban sacando del mar se trataba de un objeto suelto, su peso debería disminuir a medida que se acercaba a la superficie. Pero por el contrario, el dinamómetro marcaba incesantemente un *incremento* de la tensión. Esto sólo podía ser un objeto largo acostado en el fondo. Esta prueba es una demostración matemática para un ingeniero.

Tras haber enganchado al cable, y tener esperanzas de tenerlo de nuevo, su confianza aumentó mientras iban subiendo la cuerda. Trabajaron durante horas. Lo habían levantado unas setecientas brazas –unos tres cuartos de milla– del fondo, cuando saltó un eslabón, y el cable volvió de nuevo al mar, junto con dos millas de cuerda.

El primer intento había fallado, pero el haberlo enganchado inequívocamente les animó para hacer un segundo. Inmediatamente comenzaron los preparativos, pero se levantó la niebla y retrasó el intento hasta el lunes, cuando se volvió a repetir. El garfio lo volvió a enganchar. Ya era tarde cuando se apresó, y el trabajo de subirlo se mantuvo durante toda la noche. El mar estaba en calma, y la luna brillaba, todos estaban unidos en espíritu, esperanzados con el triunfo por la mañana.

Pero tampoco iba a ser; a cada intento parecía acercarse más y más la victoria. Esta vez se subió el cable una milla del fondo, colgaba suspendido a una milla y media debajo del barco. La cuerda se había reforzado, y lo podría haber subido a bordo, pero saltó nuevamente un eslabón, y el cable, que se había sacado por segunda vez de la cama, volvió de nuevo a ella.

Estos experimentos se habían hecho rápidamente usando la cuerda, y el único expediente era retirar las piezas y aumentar su fuerza. Se reemplazaron todos los grilletes y eslabones, se aumentó cuatro pies el diámetro el cabrestante, se le puso unas enormes placas de hierro para bobinar la cuerda sobre él, si llegaba a fallar la maquinaria de izar. Esto hizo trabajar a todos los mecánicos de a bordo. El barco se convirtió en la fragua de Vulcano, ofreciendo por la noche una escena que hubiera agradado a los ojos de un artista, y que Russel describe:

“Los fuegos de la fragua brillaban en cubierta, y allí, en medio del Atlántico, resonaba el yunque y llovía chispas; el espectador pensaba encontrarse en algún pueblo lejano, ante el herrero, trabajando sin impacientarse por el cable ni por la codicia de la rapidez de noticias. Las llamaradas salían disparadas, rojas y fuertes, arrojando rayos de luz a lo largo y ancho de la brillante cubierta, y se extinguía en un rojo medio, un brillo dorado alcanzaba a los mástiles, vergas y cuerdas, formando extrañas figuras en la oscuridad –se desvanecían, brillaban nuevamente– convertidas en el tema de una brillante imagen, que se descolorían al alejarse –parpadeando– ¡como si les diera la vida este aliento ardiente, o se enterraran en la oscuridad exterior! Fuera había una oscuridad total, pero las grandes sombras se movían alrededor del arco de niebla iluminado, proyectaban las llamaradas a lo lejos; y se podría perdonar a los marineros de paso, cuya barca navegara por la noche a lo largo del camino del gran barco, si al cruzar junto a ellos rezaran una oración, fascinados por tener ante sí un barco fantasma con una tripulación de diablos, y hablarían más tarde que habrían visto los talleres del infierno flotando en medio del océano.”

Mientras preparaban un tercer intento, el barco había derivado unas treinta o cuarenta millas, pero había marcado el curso del cable por medio de dos boyas separadas por diez millas, cada una de ellas con una bandera que se podía ver a distancia, de esta forma podía regresarse fácilmente al punto. El jueves por la

mañana todo estaba listo, se lanzó la línea como antes, pero después de algunas horas de navegación, era evidente que el barco había pasado sobre el cable sin engancharlo. Se izó la cuerda, y enseguida se vio la razón. Uno de los garfios se había enganchado en la cadena, y no podía rozar con los dientes en el fondo. Se arregló y se preparó la cuerda para un cuarto intento final.

El viernes al mediodía se lanzó el gancho por la borda por última vez. Hacia las cuatro había enganchado al cable, y comenzó de nuevo el trabajo de izarlo. El cable se había subido unas ochocientas brazas cuando se rompió la cuerda, llevándose dos millas de su propia longitud y las esperanzas del Telégrafo Atlántico para ese año.

Se habían agotado los recursos. Durante nueve días la heroica tripulación había perseverado en los intentos. Mejor dicho (apenas se habían dado cuenta del día y la noche por la excitación de su larga lucha) podríamos decir que durante:

Nueve veces el espacio  
Que mide el día y la noche a los hombres mortales

mantuvieron la prueba. Es algo grande pensar en el espectáculo de este noble barco persistiendo en medio del océano, moviéndose adelante y atrás del punto fatal, con su gran ojo fijo en el sitio donde se había ido abajo su gran tesoro, y luchando vanamente por arrancarlo de las manos del expoliador.

Estaban frustrados, pero no habían trabajado en vano. Habían demostrado lo que puede hacer el hombre, y que no le detenía nada en la tierra ni bajo las aguas. Por tres veces habían cogido el premio, y no habían conseguido recuperarlo, únicamente les había faltado una cuerda lo suficiente fuerte para subirlo a bordo. *El cable nunca se rompió*. Esto demostraba su resistencia, y le daba buenos augurios para el futuro éxito.

Pero en el presente todo se había acabado. Debía abandonarse el intento del año 1.865, *pero no para siempre*; y con esto “constante en su mente”, el Great Eastern giró malhumoradamente, y volvió su imperial cabeza hacia Inglaterra, igual que un guerrero se retira derrotado del campo de batalla, no destrozado ni desesperado, sino que su bandera de batalla todavía ondea, y vuelve a intentar una vez más la conquista del mar.

<sup>1</sup> “Durante toda la noche se hizo con gran cuidado el proceso de recoger el cable, el Gran Barco se comportó muy bien, dejaba colgar ligeramente el cable, como si temiera romper el delgado cordón que subía y bajaba en el océano. Además respondía tan delicadamente al timón y bobinaba el cable como una capa de hilo sobre la proa, que recordaba a un elefante recogiendo una paja con su trompa.” –Russell.

<sup>2</sup> Era tan exquisitamente sensible el cobre, que cuando cabeceaba el Great Eastern, y hacía que el cable cruzara el meridiano magnético, que a pesar de ser muy débil, producía una desviación perceptible en el galvanómetro de espejo en Foilhommerum.- *London Times*

## CAPÍTULO XV

RESULTADO DE LA EXPEDICIÓN DE 1.865. MAYOR CONFIANZA QUE NUNCA. SE REANUDA LA EMPRESA. SE DECIDE AL INSTANTE IZAR EL EXTREMO DEL CABLE ROTO, COMPLETARLO Y TENDER UNA LÍNEA NUEVA HASTA TERRANOVA. EMISIÓN DE NUEVAS ACCIONES. EL MÉTODO SE DECLARA ILEGAL. FORMACIÓN DE LA COMPAÑÍA TELEGRÁFICA ANGLO AMERICANA. SE CONSIGUE EL CAPITAL. SE FABRICA Y EMBARCA EL CABLE NUEVO A BORDO DEL GREAT EASTERN.

Aunque la expedición de 1.865 no había sido un éxito inmediato, tuvo el efecto moral de una victoria, ya que confirmaba las mayores expectativas a todos los que se embarcaron en él. El gran experimento hecho durante estas cuatro semanas en el mar había demostrado muchos puntos que eran elementos importantes en el problema de la Telegrafía Oceánica. Se resumieron en el siguiente papel, que está firmado por personas destacadas oficialmente a bordo del Great Eastern:

1. En la expedición de 1.858 se demostró que se podía tender un cable submarino entre Irlanda y Terranova, y se podían transmitir mensajes por el mismo.

En la expedición de 1.865 se había demostrado completamente:

2. El aislamiento del cable mejora mucho después de su inmersión en las aguas profundas y frías del Atlántico, y esto aumenta mucho su conductividad.

3. El vapor Great Eastern, por su tamaño y constante inmovilidad ante el oleaje, y el control que tiene con el uso conjunto de las ruedas de palas y la hélice, puede tender con total seguridad el Cable Atlántico bajo cualquier condición meteorológica.

4. Que se hicieron cuatro intentos de enganchar el cable a la profundidad de dos millas. En tres de ellos el garfio enganchó al cable, y en el otro el garfio se enganchó a la cadena que lo sujetaba.

5. Que la maquinaria de tender el cable a bordo del Great Eastern funciona perfectamente, y puede confiarse en su seguridad para tender los cables a través del Atlántico.

6. Que con los instrumentos telegráficos perfeccionados para las líneas submarinas largas puede conseguirse una velocidad superior a ocho palabras por minuto en un cable Atlántico como el actual entre Irlanda y Terranova, y la pérdida del cable en el tendido no excedería del catorce por ciento, lo que hace un total de mil novecientas millas en el cable tendido entre Valentia y Heart Content.

7. Que el cable Atlántico actual, aunque puede aguantar una tensión de siete toneladas, no experimenta más de mil cuatrocientas libras mientras está descendiendo en las aguas profundas del Atlántico entre Irlanda y Terranova.

8. Que no hay ninguna dificultad en amarrar boyas en las aguas profundas del Atlántico entre Irlanda y Terranova, y que incluso se han amarrado dos boyas en un trozo del cable Atlántico, que se habían enviado previamente al fondo, y han permanecido a flote en medio de una tormenta.

9. Que se han recuperado más de nueve millas náuticas de cable a una profundidad superior a dos millas, y que el aislamiento de gutapercha no estaba deteriorado por la profundidad del agua ni por la tensión a que había estado sometido en el tendido y regreso a la superficie por medio de los aparatos de izado.

10. Que el cable de 1.865, debido a las mejoras introducidas en la fabricación del núcleo de gutapercha, es unas cien veces superior a los cables fabricados en 1.858, que se consideraban perfectos y todavía están en funcionamiento.

11. Las pruebas eléctricas pueden hacerse con tal precisión que los electricistas pueden descubrir inmediatamente la existencia de un defecto y averiguar rápidamente su posición en el cable.

12. Que con una máquina de vapor unida a la maquinaria de tender el cable, sería posible recuperarlo antes de que hubiera alcanzado en fondo del océano, y repararlo inmediatamente.

S. CANNING, Ingeniero Jefe de Telegraph Construction & Maintenance Company.

JAMES ANDERSON, Comandante del Great Eastern.

HENRY A. MORIARTY, Capitán de la Royal Navy.

DANIEL GOOCH, M.P. Presidente de "Great Ship Co."

HENRY CLIFFORD, Ingeniero.

WILLIAM THOMSON, LL.D. F.R.S. Profesor de Filosofía Natural en la Universidad de Glasgow.

CROMWELL F. VARLEY, Electricista Consultor de Electric & International Telegraph Co.

WILLOUGHBY SMITH.

JULES DESPECHER.

Esto era un gran resultado a pesar de haberse conseguido en menos de un mes, y aunque hubiera sido más gratificante haber tendido el hilo y tener el cable en funcionamiento, disponía de los principales elementos de éxito, podemos afirmar que tuvo el efecto moral de una victoria. Todos los que habían participado en el viaje tenían una confianza que nunca habían sentido antes. No regresaron desesperados y desanimados, sino esperanzados y dispuestos a emprender inmediatamente un nuevo intento.

Se vio esta confianza en la primera reunión de directores. El sentimiento era muy diferente al regreso de la expedición de 1.858. Estaban tan animados, y tan *seguros* del éxito, que todos decían que no había bastante con un cable, que debían tener *dos*, y no sólo se decidió subir el extremo del cable roto y continuarlo hasta Terranova, sino también construir y tender otro enteramente nuevo, para disponer al año siguiente de una doble línea en operación.

Los contratistas, participando de la confianza general, presentaron inmediatamente una nueva oferta más liberal que la anterior. Propusieron construir una línea nueva y tenderla a través del Atlántico por un millón y medio de libras esterlinas, que se estimaba que sería el coste actual para ellos, reservándose toda compensación al éxito de la misma. Si se conseguía, recibirían un veinte por ciento del coste, es decir, unas cien mil libras esterlinas en acciones de la Compañía. También querían zarpar perfectamente preparados para izar el extremo del cable roto a bordo del Great Eastern, empalmar la suficiente longitud, y continuar la línea hasta Terranova. De esta forma la compañía tendría dos cables en vez de uno.

Los contratistas asumieron un gran riesgo con esta oferta. Dieron un paso más, y en la contingencia de que no se alcanzara el capital necesario, se ofrecieron a avalarlo *todo ellos mismos* –tenderían la línea a su propio riesgo, y se les pagaría sólo en acciones de la Compañía, que por supuesto, dependía del éxito de la siguiente expedición. Finalmente se decidió aumentar el capital en seiscientos mil libras esterlinas con la emisión de ciento veinte mil acciones de cinco libras cada una, que serían acciones preferenciales, con derechos a un dividendo del veinte por ciento ante el ocho por ciento que se pagaba en las anteriores acciones preferenciales, y el cuatro por ciento de las acciones normales. Esta oferta era para inducir al público para que tomara parte en esta empresa, y se pensó con razón que esta nueva emisión de acciones aumentaría el capital de la Compañía y se emplearía todo para adelantar la gran obra, que no sólo crearía nuevas propiedades, sino que revalorizaría las viejas. Por tanto los Directores aceptaron inmediatamente la propuesta de los fabricantes, y comenzaron inmediatamente los trabajos. Este era el estado de las cosas en Septiembre cuando el Sr. Field regresó a América. Pero no le era fácil permanecer alejado de su querido cable, y tres meses más tarde regresó de nuevo a Inglaterra, llegando a Londres el veinticuatro de Diciembre. Llegó en el momento justo, ya que el Telégrafo Atlántico estaba una vez más contra las cuerdas. Dos días antes el Procurador General de Inglaterra había dado su opinión de que la Compañía *no tenía derecho legal* a emitir nuevas acciones preferenciales al veinte por ciento, y que tal emisión sólo podía ser autorizada por un acta expresa del Parlamento. Esto era un decreto fatal para la Compañía. Era lo más inesperado, y antes de ofrecer el veinte por ciento, habían solicitado las opiniones de varios abogados eminentes y procuradores a favor de la legalidad de este procedimiento. No sólo invalidaba lo que iban a hacer, sino todo lo que habían hecho anteriormente. Por ello al tomar esta decisión se detuvieron todos los trabajos, y el dinero que se había recaudado se devolvió a los subscriptores.

Este era un nuevo dilema, del que no se veía una solución fácil. El Parlamento no estaba reunido en sesión, los Lores y los Comunes estaban por el país celebrando la Navidad. Incluso de haber estado reunido, había pasado el tiempo para notificar cualquier proyecto de ley, la fecha final era el treinta de Noviembre, que hacía un mes que había pasado. Era inevitable posponer el tendido del cable para esperar el acta del Parlamento. Este era el descorazonador panorama a finales de 1.865.

Pero antes ya habían visto días oscuros, y no iban a abandonarlo todo sin hacer un nuevo esfuerzo. Felizmente la causa tenía amigos fuertes para aguantar esta crisis en una animación suspendida.

Uno de ellos, que era el Sr. Field, estaba en el consejo, también estaba el Sr. Daniel Gooch, M.P., un caballero bien conocido en Londres como uno de los ingenieros formados en la escuela de Stephenson y Brunel, que habían llegado a tener la posición de grandes capitalistas, y que, con su iniciativa y riqueza, tenían un gran interés en desarrollar los recursos de Inglaterra. Era presidente del Great Western Railway. Su relación con el Telégrafo Atlántico es algo curiosa. Hasta último momento no tuvo confianza plena en su éxito. Aunque era un hombre de gran fortuna, y amigo personal del Sr. Field, no había conseguido que invirtiera una sola libra. Pero tomó parte en la expedición de 1.865 como presidente de la compañía propietaria del Great Eastern; y cuando vio se convenció. Regresó completamente satisfecho; ya sabía lo que se podía hacer, y estaba listo para probar su fe en esta obra. Al consultársele sobre la dificultad presente sugirió que la única salida era *organizar una nueva Compañía*, que asumiera la obra, que podría emitir sus propias acciones y conseguir su propio capital. Esta opinión fue confirmada por una eminente autoridad legal, el Sr. John Horatio Lloyd. El Sr. Gooch invirtió 20.000 libras esterlinas en acciones de esta compañía; el Sr. Field 10.000 más.

Lo siguiente era atraer al príncipe de los capitalistas ingleses, el Sr. Thomas Brassey, que escuchó por primera vez de sus labios que los asuntos de la Compañía Telegráfica Atlántica se hallaban en punto muerto. Se sorprendió mucho, pero abrazó instantáneamente a su informador al tiempo que le decía: “No se ha de desanimar el Sr. Field; vaya a la Compañía, dígame que continúe, y que independientemente del coste, aportará una décima parte del total.” ¿Que *podría* desanimar a Ricardo Corazón de León?

Se convocaron reuniones de los directores de la Compañía Atlántica y de Telegraph Construction & Maintenance Company; con frecuentes conferencias entre ellos. El resultado fue la creación de una nueva compañía llamada ANGLO AMERICAN TELEGRAPH COMPANY, con un capital de 600.000 libras esterlinas, que contrató a la Compañía Atlántica para fabricar y tender un cable en el verano de 1.866, para lo cual era titular de la cantidad virtual del dividendo preferencial del veinticinco por ciento: la Compañía Telegráfica Atlántica basó su primera reclamación en los beneficios del cable o cables (después de deducir los gastos de los trabajos) hasta una cantidad de 125.000 libras esterlinas anuales; y la Compañía Telegráfica Nueva York, Terranova y Londres se comprometieron a contribuir con una suma anual de 25.000 libras provenientes de sus beneficios, a condición de que el cable estuviera en funcionamiento en 1.866; El Sr. Field firmó este acuerdo, sujeto a la ratificación de la Compañía de Nueva York, que se obtendría en el momento que un barco cruzara el océano y regresara con la respuesta.

Se aceptaron los términos, y sólo restaba conseguir el capital. Telegraph Construction & Maintenance Co. encabezó una suscripción de 100.000 libras esterlinas. Después le siguieron diez caballeros, que invirtieron 10.000 libras esterlinas por cabeza. El Sr. Gooch declaró que deseaba incrementarlo hasta 20.000 libras, y el Sr. Brassey hasta 60.000 libras, si fuera necesario. El Sr. Henry Bewley, de Dublin, aunque ya era propietario de una gran cantidad de acciones del Atlántico, declaró que deseaba invertir 20.000 más. Pero no fue necesario. De esta manera todos ellos invirtieron 10.000 libras. A continuación se dan los nombres de estas diez personas, que indica como siguieron adelante para salvar la causa en momento de crisis:

Henry Ford Barclay, Henry Bewley, Thomas Brassey, A. H. Campbell, M.P., George Elliot, Cyrus W. Field, Richard Atwood Glass, Daniel Gooch, M.P., John Pender, M.P., y John Smith, Esqs. Hubo cuatro suscripciones de 5.000 libras, que fueron Thomas Bolton e Hijos, James Horsfall, Esq., un amigo del Sr. Daniel Gooch, M.P., y John & Edwin Wright; 2.500 libras de John Wilkes e Hijos; tres de 2.000 libras, C.M. Lampson, J. Morison, y Ebenezer Pike, Esqs.; y dos de 1.000 libras, Edward Cropper y Joseph Robinson, esq. sumando un total de 230.500 libras.

Estas fueron todas las suscripciones privadas antes de la publicación de los prospectos, o de que se abrieran los libros al público. Después de tal manifestación de confianza, no es ninguna sorpresa decir que en tan sólo catorce días se consiguió todo el capital necesario para proseguir el cable. Este fue un gran triunfo, especialmente al haberse conseguido en medio de una depresión general de los asuntos comerciales en Inglaterra.

Y volvieron a comenzar de nuevo las obras. No había tiempo que perder. Ya era uno de Marzo, y quedaban cuatro meses para fabricar seiscientos sesenta millas náuticas de cable y prepararlo para el mar. Pero una vez despejados los obstáculos, todos se aplicaron a su trabajo con nuevas esperanzas y vigor.

Se hicieron pocos cambios en el cable para la línea nueva con respecto al año anterior, que había demostrado ser casi perfecto. La ciencia, junto con la experiencia, siempre está desarrollando mejoras. Aunque se conservó la forma y tamaño en general, se hicieron unos pequeños cambios en la cubierta exterior para hacer que el cable fuera más ligero y fuerte. Los hilos de hierro eran *galvanizados*, con lo que se protegían perfectamente de la corrosión del agua marina. Con esta protección podía ahorrarse la

mezcla preservativa del año anterior. Esto hacía que el cable estuviera mucho más limpio y blanco. En vez de su cubierta negra, tenía la apariencia brillante de una soga nueva. Además tenía otra ventaja. La cubierta de alquitrán es pegajosa, y podían adherirse trozos de alambres y dañarla, un peligro al que no se encontraba expuesto el nuevo cable. Al mismo tiempo, galvanizar los hilos los hacía más dúctiles, y en caso de una tensión excesiva podía *estirarse* sin romperse. Con esta alteración el cable se aligeraba en más de cuatrocientas libras por milla, y podía soportar un esfuerzo superior en media tonelada al cable del año anterior.

La maquinaria se había perfeccionado en todos los aspectos para resistir el gran esfuerzo que suponía enganchar y subir el cable de las grandes profundidades del Atlántico. Se necesitó reconstruir casi en su totalidad la maquinaria, e incorporar motores de mayor potencia, tanto para recoger como para tender el cable. Así en caso de un fallo, podía invertirse fácilmente el movimiento del barco y recoger el cable con la maquinaria de desbobinarlo, sin esperar al largo y tedioso proceso de llevar el cable de la popa a la proa del buque.

Pero el avance más maravilloso estuvo en el método de comprobar el cable para descubrir los fallos. En la última expedición había sido una grave omisión los largos intervalos en los que se tendía el cable sin comprobar el aislamiento. En cada hora se pasaban de treinta a treinta y cinco minutos ocupados con comprobaciones de menor importancia y que no indicaban la existencia de fallos. De esta forma podía pasar por la popa un fallo, y descubrirse cuando estuviera a varias millas. Pero ahora el Sr. Wlloughby Smith había diseñado un método nuevo e ingenioso, mediante el cual se comprobaba el cable en *todo momento*. La corriente no dejaba de fluir en ningún momento, exactamente igual como la sangre está fluyendo continuamente en las venas del cuerpo humano. Los hilos son vitales en todas partes, y se tocan en cualquier punto indican la lesión de una forma instintiva, igual que los nervios advierten al cerebro cualquier herida en el cuerpo humano.

El proceso de detectar los fallos es demasiado científico para ser explicado en detalle en estas páginas. Sólo podemos indicar, con un silencio admirativo, que hemos oído decir al Sr. Varley que el sistema de comprobación es de tal grado de perfección, que los electricistas diestros pueden indicar los mínimos fallos con una precisión sin igual, “aunque sean tan pequeñas que debiliten las señales del cable Atlántico ¡en una millonésima parte!”

Otro resultado maravilloso de la ciencia fue el informe exacto del estado de la porción de cable tendido en el mar. Los electricistas de Valentia estuvieron experimentando diariamente en la línea de dos mil trescientas millas en el fondo del mar, y se pronunciaron que estaba intacta. No podían descubrir ni un fallo de un extremo a otro. Al igual que el maestro del órgano hace correr sus manos por el teclado, y al instante dice que está correctamente afinado, los expertos manipuladores, poniendo sus dedos en el extremo de este potente instrumento, declararon que estaba perfectamente, listo para susurrar sus armonías a través de los mares. Al mismo tiempo, se pronunciaron sobre las mil setenta millas del cable a bordo del Great Eastern que permanecían tan intactas como el primer día.

Con tales conclusiones de la ciencia se animaron e inspiraron la gran tarea de fabricar una vez más cerca de mil setecientas millas de cable. Y cuando este trabajo estuvo terminado, el Great Eastern volvió a hacer su parte, abrió nuevamente su costado, y el cordón misterioso entró en su gran y silenciosa barriga, de donde saldría únicamente para introducirse en el oscuro y más silencioso fondo del mar

## CAPÍTULO XVI

### LA EXPEDICIÓN DE 1.866. VICTORIA FINAL

En estas páginas hemos llevado a nuestros lectores a través de veinte largos años, y les hemos narrado una historia de desastres y derrotas. Ahora tenemos el privilegio de narrar su éxito triunfal. Al final se consiguió la victoria, pero no con suerte o fortuna, sino con el mayor esfuerzo del hombre, uniendo la ciencia y la destreza con la indómita perseverancia. Se había dicho que el fracaso del año anterior había sido una frustración; pero no acabó con el coraje de los que se embarcaron en la empresa, y les animó a hacer un esfuerzo gigantesco. Estaban preparando una quinta expedición. En esta anticiparon toda contingencia posible, y combinaron todos los elementos del éxito para imposibilitar cualquier fallo.

Habían llegado a considerar con cariño al propio Great Eastern, un sentimiento de afecto y orgullo, como si el arca que conduciría sus fortunas a través de las profundidades estuviera lista para su culminación. El capitán Anderson y el Sr. Halpin, su primer oficial, trabajaron día y noche durante meses para que luciera como nuevo. Sus muchos viajes lo habían ensuciado. Al atravesar los mares se le habían pegado miles de cosas, como islas flotantes, su casco tenía una incrustación de moluscos y percebes de dos pies de grosor, y flotaban largas algas en su costado. Al igual que un viejo caballo del ejército, olvidado durante mucho tiempo, necesitaba un largo acicalamiento de sus crines, y masajear sus músculos para recuperar su aspecto. Pero no era nada fácil introducirse debajo de esta enorme criatura para hacer esta limpieza. El capitán Anderson continuaba siendo el mismo que en las emergencias. Ideó un sencillo instrumento con el cual se podía rascar y limpiar cualquier parte de su fondo. Una vez librado de esta masa informe, se hizo más dócil y confortable en el mar, y aumentó su velocidad en un nudo.

Se limpiaron y repararon concienzudamente las calderas, y se modificó la rueda de paletas para que se pudiera desconectar en cinco minutos, y haciendo girar una adelante y otra hacia atrás, el buque podía girar en redondo, un punto muy importante a la hora de pescar el cable roto en el fondo del mar en aguas profundas. Para poder hacer esto, se prepararon cadenas, sogas e hierros del tipo más formidable. Embarcaron una soga de veinte millas, que podían aguantar un esfuerzo de treinta toneladas, probablemente el mayor sedal de pesca usado desde la época de Noé.

El cable se fabricó a una velocidad de veinte millas diarias, y una vez comprobado que estaba en perfectas condiciones, se enrolló a bordo. Ahora los electricistas podrían demostrar su pericia superando todo lo que habían hecho antes. Como observó el capitán Anderson, parecía que nunca se había concentrado tanta "energía mental" en el problema. El propio cable resultó el mayor tema de experimentación. Cada semana se añadían más de cien millas, y era una oportunidad constante de probar la corriente eléctrica a largas distancias y bajo nuevas condiciones. Los resultados mostraron los maravillosos avances que se habían hecho en la ciencia eléctrica. El London Times dijo: "La ciencia de fabricar, probar y tender cables ha avanzado mucho hasta hacer prácticamente imposible no detectar un fallo en el aislamiento de un hilo, por otro lado los instrumentos de medición se han perfeccionado de tal modo, que no sólo no tienen en cuenta un pequeño fallo, sino que incluso son capaces de trabajar con un hilo submarino al cual *se ha desnudado un pie del hilo de cobre y está en contacto con el agua*. Aunque parezca increíble este último resultado, se ha conseguido hace algunos días en el cable a bordo del Great Eastern. Se cogió un cable a bordo de una longitud de mil setecientas millas, se sacó una vuelta del centro, se despojó el cable de cobre de su aislamiento en una longitud de un pie, y se sumergió por un costado del barco hasta llegar al fondo. Bajo estas condiciones se recibieron claramente las señales que se habían enviado, y al mismo tiempo surgió la pregunta de si valdría la pena conectar el primer cable Atlántico que se había tendido, y hacerlo funcionar durante un año con estos instrumentos sensibles, al menos se pagaría su coste."

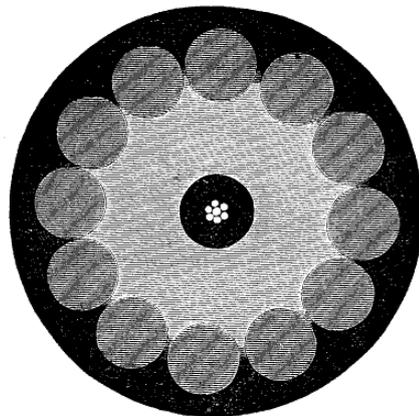
Además se hicieron otras cosas a la misma escala gigantesca, lo ocasionó que en el momento de subir al buque la carga y provisiones quedara sobrecargado. Sólo el cable, que constaba de dos mil cuatrocientas millas, estaba bobinado en tres inmensos tanques, como el año anterior. Setecientas ochenta millas eran parte del cable de anterior expedición. Sólo los tanques, con el agua en ellos, pesaba mil toneladas; el cable cuatrocientas más; además debía transportar ocho mil quinientas toneladas de carbón, quinientas toneladas de mercancías telegráficas, que sumaban un total de catorce mil toneladas, además con los

motores, aparejos, etc. sumaba mucho más. La carga era tan enorme, que se juzgó prudente no cargar todo el carbón en Medway, al ser especialmente el Canal sinuoso y poco profundo. Por tanto se dispuso que se cargara una tercera parte del carbón en Berehaven, un puerto en la costa sudoeste de Irlanda. Con esta excepción se completó su carga.

Había llegado el momento de zarpar, fijado para el último día de Junio, y los preparativos habían sido tan admirables, y con tal diligencia en todo, que soltaron amarras exactamente al mediodía, y comenzaron a moverse. Todo fue bien al no llevar toda la carga; pero aún así hacía un calado de cerca de treinta y dos pies. Nunca había navegado una quilla tan profunda por estas aguas. Se necesitó una gran destreza para llevarlo a salvo a aguas más profundas. Se fue flotando delicada y suavemente, sobre bancos de arena que prácticamente rozaba, elevándose unas pocas pulgadas sobre el fondo del río. Al final subió la marea, y flotó en aguas más profundas del Canal. Al principio el mar no le dio una calurosa bienvenida. El viento soplaba de frente, y las olas le golpeaban furiosamente; pero se mantuvo firme, lanzando la espuma, como si hubieran golpeado contra las rocas del faro de Eddystone. En cuatro o cinco días se encontró ante la costa irlandesa, y echó el ancla en el puerto de Berehaven, donde se le unieron los demás barcos de la escuadra.

La flota Telegráfica no era la misma que la del año anterior. El gobierno sólo pudo proporcionar un solo barco; el Terrible, que había acompañado al Great Eastern en la anterior expedición, representando otra vez al gobierno de Su Majestad. El William Corry, un barco de dos mil toneladas, llevó a la costa el extremo pesado, que se llevaría hasta treinta millas de la costa irlandesa, el Albany y el Medway eran buques fletados por la Compañía. Este último transportaba varios cientos de millas del cable anterior, además de uno de mayor tamaño y noventa millas de longitud, para tenderlo en la desembocadura del Golfo de San Lorenzo.

Mientras permanecía anclado el Great Eastern en Berehaven para llenar sus carboneras, el William Corry navegó a la costa de Valentía para tender el extremo costero. Llegó al puerto el sábado por la mañana, siete de Julio, y comenzó inmediatamente a preparar la pesada tarea. Este extremo costero era de enorme tamaño; pesaba unas ocho toneladas por milla. Era con mucho el hilo más fuerte que se había hecho, y en cortas longitudes era tan rígido como una barra de hierro. El cable se llevó mediante un puente de botes, como se había hecho el año anterior, que iba desde el barco hasta el pie del acantilado. Se reunieron a lo largo de la costa todos los botes de los pescadores, el H.M.S. Racoon que vigilaba la parte de la costa envió sus botes para ayudar, de esta forma todos ellos sumaban cuarenta, lo que hacía un



gran puente; los barqueros irlandeses miraban sin perder detalle y con sus fuertes manos estiraban de la fuerte cadena. Todo fue bien, a la una llegó a tierra el cable, y se llevó su extremo a la estación sobre el acantilado. Se comprobó que las señales eran perfectas, y el William Corry comenzó a retroceder hacia el mar, preparándose para estirar el extremo costero, hasta terminar de repartir las treinta millas. A las tres de la mañana siguiente telegrafió por el cable que había terminado el trabajo, y había balizado el extremo en aguas de cien brazas de profundidad. El corresponsal del London News describe la escena:

“En sus principales características había una impresionante diferencia con la ceremonia del año anterior. Había una gran seriedad y una profunda determinación de contener toda muestra de entusiasmo, que por otra parte era muy manifiesto. La excitación estaba por dentro. Se evitaron los discursos, los vítores, los agradecimientos públicos y los alardes de confianza como si fuera algo necesario. Se palpaba ayer algo más en la tranquilidad y solemnidad de los espectadores que en el pequeño bullicio y jovialidad que habían mostrado los campesinos el año anterior. Nada podía evitar que la escena fuera intensamente dramática, pero el tono de drama que prevalecía era más serio que cómico y triunfal. Las viejas arpías harapientas encogían de miedo a todos, con la boca desdentada, sus chales de llamativos colores ajustados a la cabeza y atados bajo la barbilla –los chicos y chicas descalzos, que caminaban con total impunidad sobre las agudas e irregulares rocas, que cortaban las botas y los zapatos– los trabajadores cavaban la

trinchera, y se disponían en fila india a lo largo del sinuoso camino del cable en las por otro lado rocas inaccesibles –los puntos de color brillante de las rojas enaguas y las capas escocesas– las prendas harapientas, que sólo se mantenían en su sitio con cuerdas y cintas– los antiguos sacerdotes, que ejercían humildemente su influencia espiritual sobre los temas queridos de los que temporalmente el principal es el Caballero de Kerry, mirando benignamente desde su coche con los ojos brillantes, las figuras flexibles y las caras inocentes de las muchachas campesinas, y las serias expresiones optimistas de todos formaban en conjunto una imagen imposible de describir con justicia. Si añadimos a esto los fantásticos y abruptos acantilados que resistían los embates del agua, las alternancias de las brillantes flores y parcelas de verduras con los yermos más desolados, las ovejas paciéndose indiferentemente el corto y dulce césped, y la consciencia de los grandes intereses en juego, hay pocas escenas más importantes e interesantes que la de ayer.”

Los barcos ya estaban listos para salir al mar, estaban a bordo todos los que habían de embarcar, por lo que podemos echar un vistazo al personal de la expedición ¿Quiénes eran? Podemos reconocer muchas caras familiares en campañas pasadas –hombres gallardos que han luchado muchas batallas contra el mar en esta guerra pacífica. Primero los ojos siempre vigilantes del capitán Anderson. Allí está serio y modesto, con pocas palabras, pero vigilando todo, y gobernando todo con serenidad. También está su segundo oficial, el Sr. Halpin, que mantiene una vigilancia constante sobre la tripulación, para ver los hombres que cumplen con su deber. Mientras vigilan todo lo que se hace a bordo, el administrador Moriarty, R.N. permanece en cubierta, con los instrumentos a mano, para observar los astros y calcular la latitud y longitud del barco. Es veterano en el servicio, ha estado en todas las expediciones, y sería impropio tender un cable a través del Atlántico sin contar con su presencia y ayuda. Aquí llega el Sr. Canning, el ingeniero, cuyos “sondeos en mar profundo” del año anterior, fueron de tal escala y magnitud, que aunque no sabía bucear, pensaba dedicarse a ello sin tardar mucho. La pequeña forma que vemos a lo lejos es el profesor Thomson, de Glasgow, un hombre que es un verdadero genio de la ciencia eléctrica por su conocimiento del sutil elemento y el entusiasmo con el que lo estudia; aquel es el Sr. Varley, que parece que tiene electricidad en sus dedos, y a quien debe el mundo le debe algunos maravillosos descubrimientos de las leyes de la electricidad. El Sr. Willoughby Smith, un digno socio en estos estudios y descubrimientos, viaja en el barco como electricista.

Por allí va el Sr. Glass, el director de Telegraph Construction & Maintenance Company, que es muy conocido por contratar la fabricación del cable y el tendido del mismo a través del océano; el Sr. Gooch, presidente de la compañía propietaria del Great Eastern –dos caballeros cuya mayor obligación es el Telégrafo Atlántico, y que seis meses antes, cuando el proyecto parecía postpuesto para años, cogió al Sr. Field de la mano, y le animó para hacer un último esfuerzo. ¡Benditos sean sus corazones de roble! El Sr. Gooch acompaña al barco, mientras el Sr. Glass que tiene a su lado al Sr. Varley como electricista, permanece en la costa, donde se reciben diariamente los informes del progreso diario de la expedición, y para expedir las órdenes. ¡Qué gran puesto de observación es la caseta telegráfica de los acantilados de Valentia! Es mejor que la torre de Galileo, ya que al echar un vistazo al horizonte, uno se ensancha cientos de veces alrededor del mundo. ¿Que hubiera hecho un comandante con este rango de visión? ¿Que no hubiera dicho Nelson, si hubiera dispuesto de un catalejo con el que ver a los barcos en acción a dos mil millas de distancia, y enviar sus órdenes a una flota en el otro lado del océano? Con tal “alcance” prácticamente hubiera luchado en la batalla del Nilo sin moverse de su casa en Inglaterra.

Permaneciendo desde este punto, y rodeado por estos hombres, que representan al capital, la ciencia y la destreza de Inglaterra, con todos esos buques gallardos a la vista, uno sentía latir a su corazón. Pero había otras reflexiones que entristecían esa hora, y hacían mirar hacia otro lado: una vez más hacia las rocas de Valentia con profunda emoción. Pensaban en alguien que no estaba. En Brett, el primer amigo del Sr. Field en Inglaterra, que reposaba en la sepultura. Al otro lado del Atlántico, los capitanes Hudson y Berryman dormían el sueño sin final. ¿Sería extraño que se entristecieran entrañablemente por los ausentes, y llevaran luto por lo que habían trabajado con ellos en los primeros días, y que no estaban presentes para compartir el triunfo?

El sentimiento de muchos en esta ocasión no era de alegría y orgullo, sino se rendía a sus pensamientos y memorias. En armonía con estos sentimientos, y con la gran obra que iban a acometer, se propuso que se celebrara un solemne servicio religioso antes de partir la expedición.

¿Cuál sería el mejor espacio y la mejor hora para rogar por ellos en presencia del gran mar, por el que dieron sus vidas y su confianza? La primera expedición nunca hubiera partido sin estar consagrada por un sacerdote. Desde este mismo punto, nueve años antes, se habían descubierto todas las cabezas y se habían inclinado ante las solemnes palabras de súplica; y allí se encontraba el Conde de Carlisle –ya en la sepultura– se unía con ellos en las esperanzas religiosas, describiendo los barcos que se enviaban a la misión como “una belleza en las aguas que estuviera en las montañas cantando himnos de paz.”

Llenos de tal espíritu, los oficiales y directores se reunieron en Valentia el día anterior a la partida de la expedición, y asistieron a un servicio religioso. Fue una escena que se recordará largamente. Había hombres de oficina y hombres de campo, hombres de ciencia y hombres de acción, hombres pálidos por el estudio y hombres bronceados por el sol y las tormentas. Todos estaban quietos y en silencio. Ningún cañonazo rompió el silencio, se presentaban ante Dios y el Padre de todos como un sólo corazón. Se iban a ir al mar en barcos, y sentían que dependían de una Fuerza más Alta. Sus preparativos terminaron. Se había hecho todo lo que podía hacer el hombre. Habían agotado todo lo que podía hacer la ciencia y la destreza. Ahora todo quedaba en manos de Él, que controla el viento y las olas. Todo estaba hecho, y antes de embarcar cumplieron sus obligaciones con Él, que reina en los Cielos, y rige los mares.

En todo esto había algo de una antigua estampa, algo que nos recuerda a los hombres sublimes de los primeros tiempos; de los Peregrinos del Pilgrim arrodillándose en la cubierta de su pequeño barco en Leyden, como si vieran un refugio y un hogar en los bosques del Nuevo Mundo; y de Colón y sus compañeros, celebrando un solemne servicio antes de su partida de España. Y esta expedición se preparó para zarpar una vez más de las costas de Irlanda con el trabajo y con las oraciones, albergando las esperanzas de la ciencia y la civilización –con coraje y valentía mirando más allá de la proa a través de aguas tormentosas, y con una fe religiosa, como la que condujo a Colón mientras permanecía al timón.

El viernes treinta de Julio, por la mañana, la flota dijo adiós a tierra. ¿Es el viernes un día aciago? Algunos marineros así lo creen, y hubieran deseado zarpar un día antes o después. Pero Colón partió en viernes, y descubrió el Nuevo Mundo en viernes, así que esta expedición salió a la mar en viernes, y como si la Providencia lo hubiera planeado, ¡llegaron al otro lado del Atlántico el mismo día de la semana! Al desaparecer los barcos tras el horizonte, el Sr. Glass y el Sr. Varley, permanecían en la torre de vigía, –sin verlos, escucharon la primera voz del mar. Los barcos estaban cerca de la boya donde terminaba el extremo de la línea costera, pero había niebla espesa, con ráfagas frecuentes de lluvia, y no podían ver muy lejos. Estuvieron navegando en círculo durante una hora o dos, como gaviotas marinas en busca de su presa. Al final el Medway escuchó la señal de la boya sacudida por las olas, disparó un cañonazo, y se acercó a ella. Se subió enseguida el cable desde una profundidad de un centenar de brazas, y se lanzó a la popa del Great Eastern, los vigías en la costa, que habían estado aguardando con impaciencia, recibieron la primera noticia, Varley leyó, “Tenemos el extremo costero–todo está bien–vamos a hacer el empalme.” Después todo estuvo tranquilo, sabían que era una operación delicada. Rápidamente las manos ligeras retiraron un pie de cubierta del extremo costero y del cable principal, hasta llegar al núcleo; después enroscaron rápidamente los hilos de cobre, tan apretados y con tanto cuidado que parecía un capullo de seda. Después se envolvió en pañales a este pequeño hijo del mar, cubierto con muchas capas de gutapercha, cuerda de cáñamo, y con fuertes hilos de hierro, todo ello se enroscó y enroscó con fuertes bandas, y se terminó el empalme. Se mandaron señales a Valentia través de todo el cable a bordo del Great Eastern, unas dos mil cuatrocientas millas náuticas, y se informó que eran perfectas. Esto les alegró el corazón. Eran cerca de las tres. Giraron hacia el oeste, y este era el “orden de batalla”: el Terrible iba adelante, permanecía a estribor de la proa, el Medway a babor, y el Albany un cuarto a estribor. A partir de esta hora (¿sería en respuesta a las oraciones del día anterior?) el viaje fue tranquilo. Además fue casi monótono. El tiempo fue variable, alternando el sol con la lluvia, niebla y chubascos; pero ningún fuerte temporal interrumpió su curso, y la distancia recorrida cada día fue aproximadamente la misma, tal como indica la siguiente tabla:

		Distancia Recorrida.	Cable tendido.
Sábado, catorce	.....	108	116
Domingo, quince	.....	128	139
Lunes, dieciséis	.....	115	137
Martes, diecisiete	.....	118	138
Miércoles, dieciocho	.....	105	125
Jueves, diecinueve	.....	122	129
Viernes, veinte	.....	117	127
Sábado, veintiuno	.....	122	136
Domingo, veintidós	.....	123	133
Lunes, veintitrés	.....	121	138
Martes, veinticuatro	.....	121	135
Miércoles, veinticinco	.....	112	130
Jueves, veintiséis	.....	128	134
Viernes, veintisiete	.....	112	118

Esta tabla indica que la velocidad del barco fue exacta según el “tiempo estimado” antes de zarpar de Inglaterra. En el último viaje se había pensado que había sido demasiado rápido, y esto podía poner el

cable en peligro. Por tanto se decidió ir lento pero seguro. Viendo su moderado paso, su velocidad media entre el momento del empalme hasta que vieron tierra, fue un poco menos de cinco millas náuticas a la hora, y el cable se tendió a una velocidad media de cinco millas y media a la hora. La pérdida en total fue inferior al doce por ciento, mostrando que el cable se tendió prácticamente en línea recta, tolerando las colinas y hondonadas en el fondo del mar.

Así como se acercaba el final de la semana siguiente, se hacía evidente que se aproximaban al final del viaje. El jueves habían pasado sobre las grandes profundidades del Atlántico, que estaba fuera del alcance de la sonda. Además de sus observaciones diarias, había muchos signos que conocían los marineros como cercanos a la costa. Había pájaros marinos, y el aroma de tierra, que saludó a los finos sentidos de Colón, y le aseguró que se dirigía flotando hacia alguna costa desconocida. El capitán Anderson había medido el tiempo desde la partida, y sabía que se aproximaría a la costa americana en luna llena; por esto las dos o tres últimas noches, al acercarse a las costas del Oeste, aumentaba el orbe ante ellos, llenando de su suave luz el cielo y el mar; estos hombres felices parecían viajeros celestiales, flotando delicadamente hacia el abrigo y descanso.

En Inglaterra se sabía diariamente el progreso de la expedición, pero desde este otro lado del océano fue una incertidumbre. Algunos se dirigieron a Heart Content, esperando ver la llegada de la flota, pero no fueron tantos como el año anterior, porque todavía estaba fresca la memoria del fracaso, y se temía el mismo resultado. Pero algunos se mantienen con fe en su vigilancia diaria. Ya han pasado dos semanas. Es viernes, veintisiete de Julio por la mañana. Están mirando hacia el este como rompe el día, y de repente se ve un barco en lontananza. Está lejos en el horizonte. Los anteojos se vuelven hacia él. Se acerca –se ve otro y luego otro y otro más. El casco del Great Eastern empieza a mostrar su borrosa y gloriosa silueta en esta mañana. ¡Han llegado! Instantáneamente todo es una agitación en la costa. Los botes se dirigen hacia la flota. El Albany es el primero en entrar en la bahía. El Terrible le sigue de cerca. El Medway se detiene durante una hora o dos para hacer el empalme en el cable costero, mientras el Great Eastern, deslizándose con calma como si no hubiera hecho nada notable, echa el ancla frente a la caseta telegráfica, después de haber dejado detrás de él una cadena de dos mil millas, que enlaza el viejo mundo con el nuevo.

Aunque la expedición llegó a Terranova el viernes veintisiete, como el cable a través del golfo de San Lorenzo estaba cortado, no se recibió la noticia en Nueva York hasta el veintinueve. Era domingo por la mañana, temprano, las campanas todavía no habían llamado a los fieles a la oración, cuando llegó la noticia. El primer anuncio fue breve: “Heart Content, 27 de Julio –Hemos llegado a las nueve de esta mañana. Todo bien. Gracias a Dios se ha tendido el cable, y funciona perfectamente. Cyrus W. Field.” Pero ya era suficiente; y muchos que habían ido a la casa de Dios tuvieron una nueva causa que agradecer a Él, cuyo camino está en las aguas.

Además del gran evento había un gran interés en saber las últimas noticias de Europa. Mientras la expedición se estaba preparando en Inglaterra, estalló en el continente una guerra de una tremenda magnitud. Austria, Prusia e Italia se habían precipitado al campo de batalla. Ejércitos que no se habían enfrentado desde el día fatal de Leipsic, ocuparon el campo de batalla, y el trueno de guerra resonó entre las montañas de Bohemia.

La flota zarpó en medio de estas convulsiones; pero estaba unida con el Viejo Mundo con este nervio y recibía noticias diariamente. El despacho decía: “Hemos estado en comunicación constante con Valentia desde el instante que se hizo el empalme, y hemos recibido noticias diariamente de Europa, que envió la oficina telegráfica para información de todos a bordo del Great Eastern, y se enviaron con señales a los otros barcos.”

Se publicó el libro de a bordo, y sorprendió al público, que recibía las noticias con quince días de retraso. Hablaba de grandes sucesos; una batalla naval en el Adriático entre las flotas de Austria e Italia, y para sorpresa de todos, que esperaban un resultado diferente, los italianos fueron derrotados, y ¡sus famosos acorazados de hierro, hundidos!

Se recibió con cierta amargura este gran desastre, a pesar de mostrar la rapidez con que volaban las noticias. Pero también había buenas noticias. Al final podemos leer, sin creer a nuestros ojos: “*Se ha firmado un tratado de paz entre Austria y Prusia!*” Estas noticias eran dignas de transmitirse de un hemisferio a otro.

Parece que esta ninfa marina, que sale de las aguas, ha nacido para ser heraldo de paz. Ocho años antes, las primeras noticias que llegaron fueron de paz en China. Además el primer mensaje que atravesó las profundidades fue la canción de los ángeles: “Gloria a Dios en las alturas, y paz en la tierra a los hombres de buena voluntad.” De nuevo el mar volvía a “tener lengua”, y su primer mensaje fue Paz. ¿No es esta “la voz de Dios sobre las aguas?”

¡Este instrumento se había consagrado para el mejor empleo de la palabra humana! Cualquier cosa que se introdujera en el mar, era para el bien de los hombres. El Cielo prohibía que la voz de la furia y la ira invadiera la tranquilidad de las profundidades. Aún así muchos hombres podían odiarse, podría haber

muchas guerras en la superficie de la tierra, su ira y su furia, maldiciones y blasfemias, el sonido de un cañón hostil, se desvanecen sobre el aire superior. Pero en este mundo subterráneo, el reino de la oscuridad y del silencio, donde

“Sólo está Dios  
No parecen estar.”

las pasiones humanas nunca llegan. ¡Paz, paz por todos lados! Especialmente entre las dos naciones hermanas, que moran en las costas opuestas del mismo gran mar, naciones de la misma sangre, y que hablan el mismo lenguaje, este nuevo heraldo de pensamiento y palabra ¡podría continuar transportando sólo mensajes de paz mientras sople el viento y se muevan las aguas!

# ATLANTIC TELEGRAPH COMPANY.

## DIRECTORS AND OFFICERS FOR 1866.

### DIRECTORS.

The Right Hon. James Stuart Wortley, *Chairman*.  
Curtis M. Lampson, Esq., *Vice-Chairman*.  
G. P. Bidder, Esq., C.E. Samuel Gurney, Esq., M.P.  
Francis Le Breton, Esq. Captain A. T. Hamilton.  
Edward Cropper, Esq. George Peabody, Esq.  
Sir Edward Cunard, Bart. John Pender, Esq.

HONORARY DIRECTOR—W. H. Stephenson, Esq.

### HONORARY DIRECTORS IN THE UNITED STATES.

E. M. Archibald, Esq., C.B., H. M. Consul, New-York.  
Peter Cooper, Esq., . . . . . New-York.  
William E. Dodge, Esq., . . . . . New-York.  
Cyrus W. Field, Esq., . . . . . New-York.  
Wilson G. Hunt, Esq., . . . . . New-York.  
A. A. Low, Esq., . . . . . New-York.  
Howard Potter, Esq., . . . . . New-York.

### HONORARY DIRECTORS IN BRITISH NORTH-AMERICA.

Hugh Allan, Esq., . . . . . Montreal, Canada.  
William Cunard, Esq., . . . . . Halifax, Nova Scotia.  
Walter Grieve, Esq., . . . . . St. John's, Newfoundland.  
Thomas C. Kinnear, Esq., . . . . . Halifax, Nova Scotia.

### CONSULTING SCIENTIFIC COMMITTEE.

William Fairbairn, Esq., F.R.S., Manchester.  
Captain Douglas Galton, R.E., F.R.S., London.  
Professor Wm. Thomson, F.R.S., Glasgow.  
Professor C. Wheatstone, F.R.S., London.  
Joseph Whitworth, Esq., F.R.S., Manchester.

### *Honorary Consulting Engineer in AMERICA.*

General Marshall Lefferts, New-York.

### OFFICES.

12 St. Helen's Place, Bishopsgate Street Within, London.

*Secretary and General Superintendent*—George Seward, Esq.

*Electrician*—Cromwell F. Varley, Esq.

*Solicitors*—Messrs. Freshfields & Newman.

*Auditor*—H. W. Blackburn, Esq., Bradford, Yorkshire, Pub. Acc't.

### BANKERS.

*In London*—The Bank of England, and Messrs. Glyn, Mills & Co.

*In Ireland*—The National Bank and its Branches.

*In Scotland*—The British Linen Company and its Branches.

*In New-York*—Messrs. Duncan, Sherman & Co.

*In Canada and Nova Scotia*—The Bank of British North America.

*In Newfoundland*—The Union Bank of Newfoundland.

## ANGLO-AMERICAN TELEGRAPH COMPANY.

### DIRECTORS.

Francis A. Bevan, Esq., 54 Lombard Street.  
Henry Bewley, Esq., Willow Park, Dublin.  
Edward Cropper, Esq., Swaylands, Penshurst.  
Cyrus W. Field, Esq., New-York.  
Richard Atwood Glass, Esq., Ashurst, Dorking.  
Daniel Gooch, Esq., M.P., Clewer Park, Windsor.  
Captain A. T. Hamilton, 12 Bolton Row, Piccadilly.  
J. R. McLean, Esq., C.E., 23 Great George Street, Westminster.  
George Peabody, Esq., 22 Old Broad Street.  
Charles E. Stewart, Esq., 102 Lancaster Gate, Hyde Park, W.

### BANKERS.

Messrs. Barclay, Bevan, Tritton, Twells & Co.,  
54 Lombard Street, E. C.

### SOLICITORS.

Messrs. Bircham, Dalrymple, Drake & Ward.  
Messrs. Baxter, Rose, Norton & Co.

### SECRETARY.

J. C. Deane, Esq.

---

## NEW-YORK, NEWFOUNDLAND AND LONDON TELEGRAPH COMPANY.

Peter Cooper, Esq.,.....*President.*  
Cyrus W. Field, Esq.,.....*Vice-President.*  
Moses Taylor, Esq.,.....*Treasurer.*  
Prof. S. F. B. Morse, .....*Electrician.*  
David Dudley Field, Esq.,.....*Counsel.*

### DIRECTORS.

Peter Cooper, Esq.,  
Moses Taylor, Esq.,  
Cyrus W. Field, Esq.,  
Marshall O. Roberts, Esq.,  
Wilson G. Hunt, Esq.,

} New-York.

### SECRETARY.

Robert W. Lowber, Esq.

### GENERAL SUPERINTENDENT.

Alexander M. Mackay, Esq., St. John's, Newfoundland.

## TELEGRAPH CONSTRUCTION AND MAINTENANCE COMPANY.

—•••—  
*Uniting the Business of the Gutta-Percha Company with that of  
Messrs. Glass, Elliot & Company.*

### DIRECTORS.

John Pender, Esq., *Chairman.*  
Alexander Henry Campbell, Esq., M.P., *Vice-Chairman.*  
Rich'd Atwood Glass, Esq., (Glass, Elliot & Co.) *Managing Director.*  
Henry Ford Barclay, Esq., (Gutta-Percha Co.)  
Thomas Brassey, Esq.  
George Elliot, Esq., (Glass, Elliot & Co.)  
Alexander Struthers Finley, Esq., M.P.  
Daniel Gooch, Esq., M.P.  
Samuel Gurney, Esq., M.P.  
Lord John Hay, M.P.  
John Smith, Esq., (Smith, Fleming & Co.)

### BANKERS.

Messrs. Barclay, Bevan, Tritton, Twells & Co. London.

### SOLICITORS.

Messrs. Bircham, Dalrymple, Drake & Ward.  
Messrs. Baxter, Rose, Norton & Co.

### SECRETARY.

William Shuter, Esq.

### OFFICES.

54 Old Broad Street, London.

### WORKS.

Wharf Road, City Road, N., and East Greenwich, S.E.

---

## GREAT EASTERN STEAM-SHIP COMPANY.

### DIRECTORS.

Daniel Gooch, Esq., M. P., *Chairman.*  
William Barber, Esq.  
Thomas Brassey, Jun., Esq.

### SECRETARY.

J. H. Yates, Esq., 26 Castle Street, Liverpool.

## FROUDE'S "ENGLAND."

### History of England, from the Fall of Wolsey to the Death of Elizabeth.

By JAMES ANTHONY FROUDE, M. A., late Fellow of Exeter College, Oxford.  
From the fourth London edition. In crown octavo vols. Price, \$8.00 per vol.  
(The first six volumes of this edition now ready; the other volumes will follow shortly.)

Vols. I. to IV. Reign of Henry VIII. Vols. V. and VI. Reigns of Edward VI. and Mary. Vols. VII. and VIII. Reign of Elizabeth.

Mr. Froude has shown in his admirable history what new results may be derived, even in the most beaten track, from a thorough investigation of the original authorities. His researches have thrown a flood of light over the personal character of Henry the Eighth and his relation to the great event of modern history, the Reformation of Religion in Europe and the British Isles, that it would be in vain to seek elsewhere. His views often run counter to received opinions, but they are always supported by a weight of evidence and a classic polish of style that place him high in the rank of modern historians.

The work has received the most favorable notices from the leading English journals, and has already passed through four editions in England. The vast amount of fresh and authentic materials which the author has brought to bear on the periods of which he writes, give his work an interest and value beyond any previous history of the same events.

"We read these volumes with the pleasure derived from interesting materials worked up in an attractive form."—*Edinburgh Review*.

"The style is excellent; sound, honest, forcible, singularly perspicuous English; at times with a sort of picturesque simplicity, pictures dashed off with only a few touches, but perfectly alive. . . . We have never to read a passage twice. . . . We see the course of events day by day, not only the more serious and important communications, but the gossip of the hour. . . .

". . . If truth and vivid reality be the perfection of history, much is to be said in favor of this mode of composition."—*London Quarterly*.

### Dante, as Philosopher, Patriot and Poet.

With an analysis of the Divina Commedia, its Plot and Episodes. By Professor BOTTA. 1 vol., crown 8vo. \$2.50.

The *New York Evening Post* says:—"We have seen a portion of this work, and regard it as decidedly the best account of the poet that has appeared in the English language. It is careful, learned, discriminating and eloquent, written in terse and eloquent English that is remarkable in the pen of an author not native to our soil. The analysis of the poem is full and philosophical, alive with Italian enthusiasm, yet calm and truly catholic in its humanity and trust. It will do more than anything within reach to answer the question that so many are now asking: "Who is this Dante, whose name is now so much on the lips of scholars, but who is as much in the dark to most of us as the dark ages in which he lived?"

*Copies sent by mail, post paid, on receipt of price.*

FORSYTH'S "CICERO."

A New Life of Cicero.

BY WILLIAM FORSYTH, M. A., Q. C.

With Twenty Illustrations. 2 vols. crown octavo. Printed on tinted and laid paper. Price, \$5.00.

The object of this work is to exhibit Cicero not merely as a Statesman and an Orator, but as he was at home in the relations of private life, as a Husband, a Father, a Brother, and a Friend. His letters are full of interesting details, which enable us to form a vivid idea of how the old Romans lived 2,000 years ago; and the Biography embraces not only a History of Events, as momentous as any in the annals of the world, but a large amount of Anecdote and Gossip, which amused the generation that witnessed the downfall of the Republic.

The *London Athenæum* says: "Mr. Forsyth has rightly aimed to set before us a portrait of Cicero in the modern style of biography, carefully gleaned from his extensive correspondence all those little traits of character and habit which marked his private and domestic life. These volumes form a very acceptable addition to the classic library. The style is that of a scholar and a man of taste."

From the *Saturday Review*:—"Mr. Forsyth has discreetly told his story, evenly and pleasantly supplied it with apt illustrations from modern law, eloquence, and history, and brought Cicero as near to the present time as the differences of age and manners warrant. \* \* \* These volumes we heartily recommend as both a useful and agreeable guide to the writings and character of one who was next in intellectual and political rank to the foremost man of all the world, at a period when there were many to dispute with him the triple crown of forensic, philosophic, and political composition."

"A scholar without pedantry, and a Christian without cant, Mr. Forsyth seems to have seized with praiseworthy tact the precise attitude which it behoves a biographer to take when narrating the life, the personal life, of Cicero. Mr. Forsyth produces what we venture to say will become one of the classics of English biographical literature, and will be welcomed by readers of all ages and both sexes, of all professions and of no profession at all."—*London Quarterly*.

"This book is a valuable contribution to our Standard Literature. It is a work which will aid our progress towards the truth; it lifts a corner of the veil which has hung over the scenes and actors of times so full of ferment, and allows us to catch a glimpse of the stage upon which the great drama was played."—*North American Review*.

*Copies sent by mail, post paid, on receipt of price.*

## History of Rationalism,

*Embracing a Survey of the Present State of Protestant Theology.*

By Rev. JOHN F. HURST, A. M. 1 vol., 8vo. \$3.50.

"These six hundred pages are most refreshing and satisfactory. They are just what every minister and thoughtful Christian in these times must have in his library, and what we sincerely thank the discerning publishers for giving to the world just now. Rationalists, the world over, are here divided into four classes, and traced through all their varieties, from the earlier German Rationalists, through the English Schools, down through *Maurice, Kingsley, Carlyle, and Westminster Review* tribes, even to our own Universalists and Unitarians in this country. Here is found the clearest view of Theodore Parker and his influence we have ever seen."—*Boston Recorder*.

"We have here a full and clear exposition of all the forms of Rationalism which have appeared in Europe since the Reformation, by one who views them from a thoroughly orthodox standpoint. We have examined portions of the work which refer to controversies with which we are most familiar, and find them to be faithfully explained, and we welcome it as supplying a desideratum in the history of religious opinion. . . . . A comprehensive, historical, and critical survey of all the developments of this spirit was a want which we believe to be here creditably supplied."—*Episcopal Recorder*, (Philadelphia.)

## The Supernatural Origin of Christianity,

With special reference to the Theories of Rénan, Strauss, and the Tübingen

School: By Prof. G. P. FISHER, of Yale College. 1 vol., 8vo. \$3.50.

"The style of Prof. Fisher is very clear and suitable to such subjects, and his way of handling these abstruse topics is extremely able and satisfactory. We know of nothing so good as this volume for the reading of any intelligent mind which is itself disturbed by the rationalism which it combats and refutes, or which desires to learn how to handle such discussions in the arena of daily discussion."—*Congregationalist*, (Boston.)

"This work is prepared in the spirit of a reverent disciple, yet with a readiness to see every difficulty, and to understand every honest doubt. We have no hesitation in recommending this volume, and believe that it will help many a minister who has not sufficient time to examine every question for himself, in his attempts to remove difficulties and to dislodge unbelief."—*National Baptist*, (Philadelphia.)

## Rev. Dr. Bushnell's New Work. The Vicarious Sacrifice,

Grounded on Principles of Universal Obligation. By HORACE BUSHNELL, D.D.,

author of "Sermons for the New Life," "Nature and the Supernatural," etc. In 1 vol., 8vo. \$3.00.

"It is a remarkable production, original in thought, masterly in style, and Dr. Bushnell's singular acumen and power has been nowhere more effectually displayed than in this weighty volume."—*New York Evening Post*.

"It is superfluous for us to say that this treatise is exceedingly able. The learned author seems to have gathered up all his strength of mind and all his wealth of scholarship for the preparation of this great work."—*Christian Intelligencer*.

## Life and Times of Dr. Spring.

Personal Reminiscences of the Life and Times of Gardiner Spring, Pastor of the Brick Presbyterian Church in the city of New York. With a fine steel portrait. 2 vols., crown 8vo., on tinted paper. Price \$4.

"No one can read this book without deriving both profit and information, and few will rise from its perusal without feeling as if they had been holding personal converse with a king among men, who, having laid aside the scarred armor that he wore, and relinquished the cares of office, awaits the crown which his religious faith has taught him to believe is the reward of a life spent in defending and extending that faith among men."—*Round Table*.

Copies sent by mail, POSTPAID, on receipt of price, by C. S. & Co.

## Lectures on the Science of Language.

With a series of thirty-one Wood Engravings, illustrating the Positions of the Organs of Speech in uttering the various articulate sounds of which all language is composed. 2 vols., crown 8vo. Price, \$6.00.

"The richness of Prof. Müller's resources, and the immense range of collateral information that he produces to give interest to an abstract subject, from a stock of learning that seems absolutely without boundary or limitation, must be sought in the book itself. The entire work is one that no living scholar but the writer of it could produce, and its wide circulation is certain in this country."—*New York Times*.

---

## Religion and Chemistry;

Or, Proofs of God's Plan in the Atmosphere and its Elements; by Prof. JOSIAH P. COOK, Jr. Printed on tinted paper, at the Cambridge Press. 1 vol., octavo. \$3.50.

"Prof. COOK's volume is a fine illustration of the perfect harmony between Nature and Revelation. The examination is conducted with great acuteness and skill, and with rare beauty of illustration and power of argument, and it is not easy to see how a candid mind can evade his conclusion. It is fresh, strong, suggestive, and eminently Christian."—*Watchman and Reflector*.

---

## Natural History and Zoology.

By Prof. SANBORN TENNEY, A. M. With over 500 Engravings. In 1 vol. School edition, \$3.00. Library edition, on tinted paper, \$4.50.

In this book particular attention has been given to a full description of the Quadrupeds, Insects, Reptiles, Fishes, Shells, etc., of North America, and especially of those appertaining to our own country. It is believed that this volume surpasses any yet published. The illustrations are on "a scale," and engraved in the very best style.

---

A new and Revised Edition, with a Supplement, of the

## Cyclopadia of American Literature.

By E. A. & G. L. DUYCKINCK. Embracing Personal and Critical Notices of Authors, and selections from their writings, from the earliest period to the present day, with 225 portraits, 425 autographs, and 75 views of colleges, libraries and residences of authors, and elegant steel engravings of J. Fenimore Cooper and Benjamin Franklin. 2 vols., royal 8vo. Cloth, \$10; in sheep, \$13; half calf, \$18. (The Supplement sold separately. 1 vol., \$2.50.)

"The new interest awakened in all that relates to our country, and the value of authentic data on the subject, coupled with the fact that this work has long been out of print, explains the demand for it. In truth, no other work contains so large an amount of curious information as regards the intellectual development of the United State.

"Those who are familiar with this work can easily appreciate its popularity. In the first place, it gives a full account of the Colonial writers; secondly, the American colleges are described historically and at length; thirdly, biographies of all the native authors carefully prepared; fourthly, a critical history of native literature incidentally appears; and lastly, specimens are collected of most characteristic American writings from the time when George Sandys translated 'Ovid,' on the banks of the James River, in the days of Queen Elizabeth, to the last funny poem of Dr. Holmes in the *Atlantic Monthly*."—*Boston Evening Transcript*.

Copies sent by mail, POSTPAID, on receipt of price, by C. S. & Co.

LORD DERBY'S "HOMER."

The Iliad of Homer.

RENDERED INTO ENGLISH BLANK VERSE BY EDWARD, EARL OF DERBY.

From the fifth London Edition.

Two volumes, royal octavo, on tinted paper. Price \$7.50 per vol.

Extracts from Notices and Reviews from the English Quarterlies, &c.

"The merits of Lord Derby's translation may be summed up in one word: "it is eminently attractive; it is instinct with life; it may be read with fervent interest; it is immeasurably nearer than Pope to the text of the original. \* \* \* We think that Lord Derby's translation will not only be read, but read over and over again. \* \* \* Lord Derby has given to England a version far more closely allied to the original, and superior to any that has yet been attempted in the blank verse of our language."—*Edinburgh Review*, January 1865.

"As often as we return from even the best of them (other translations) to the translation before us, we find ourselves in a purer atmosphere of taste. We find more spirit, more tact in avoiding either trivial or conceited phrases, and altogether a presence of merits, and an absence of defects which continues, as we read, to lengthen more and more the distance between Lord Derby and the foremost of his competitors."—*London Quarterly Review*, January, 1865.

"While the versification of Lord Derby is such as Pope himself would have admired, his Iliad is in all other essentials superior to that of his great rival. For the rest, if Pope is dethroned what remains? \* \* \* It is the Iliad we would place in the hands of English readers as the truest counterpart of the original, the nearest existing approach to a reproduction of that original's matchless feature."—*Saturday Review*.

"Among those curiosities of literature which are also its treasures, Lord Derby's translation of Homer must occupy a very conspicuous place. \* \* \* Lord Derby's work is, on the whole, more remarkable for the constancy of its excellence and the high level which it maintains throughout, than for its special bursts of eloquence. It is uniformly worthy of itself and its author."—*The Reader*.

"Whatever may be the ultimate fate of this poem—whether it take sufficient hold of the public mind to satisfy that demand for a translation of Homer which we have alluded to, and thus become a permanent classic of the language, or whether it give place to the still more perfect production of some yet unknown poet—it must equally be considered a splendid performance; and for the present we have no hesitation in saying that it is by far the best representation of Homer's Iliad in the English language."

AMERICAN NOTICES.

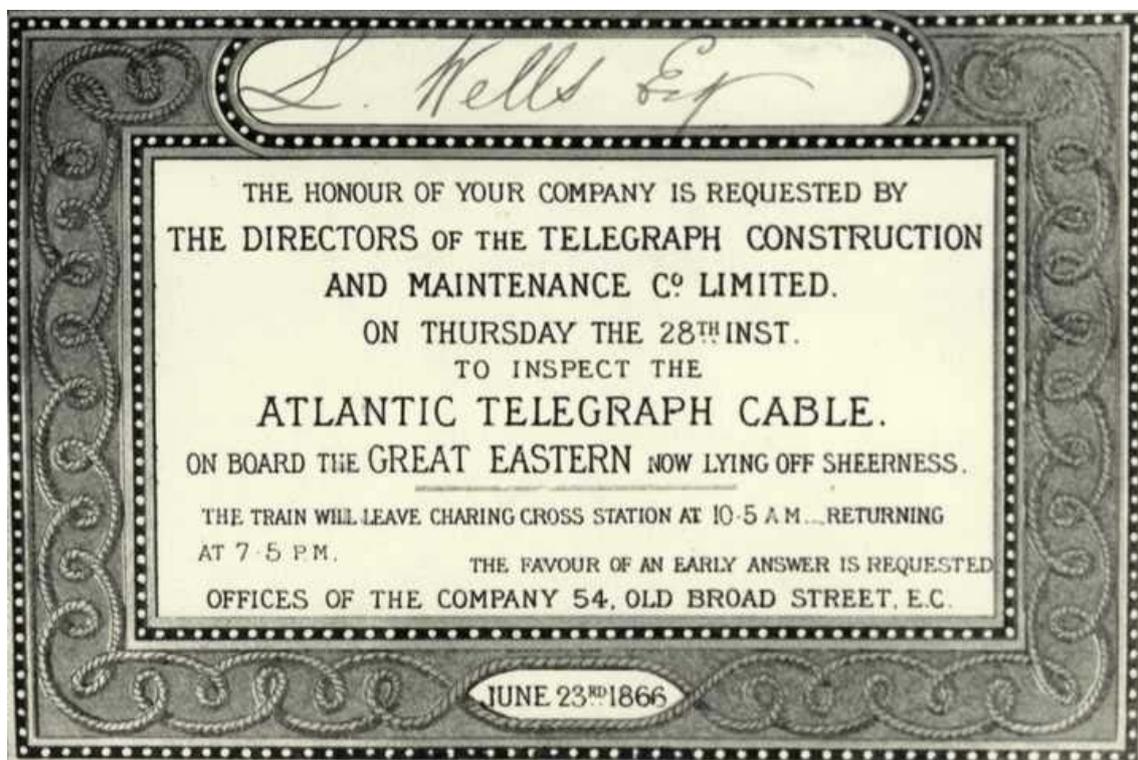
The *Publishers' Circular* says:—At the advanced age of sixty-five, the Earl of Derby, leader of the Tory party in England, has published a translation of Homer, in blank verse. Nearly all the London critics unite in declaring, with *The Times*; "that it is by far the best representation of Homer's 'Iliad' in the English language." His purpose was to produce a translation, and not a paraphrase—fairly and honestly giving the sense of every passage and of every line. Without doubt the greatest of all living British orators, he has now shown high poetic power as well as great scholarship.

From the *New York World*:—"The reader of English, who seeks to know what Homer really was, and in what fashion he thought and felt and wrote, will owe to Lord Derby his first honest opportunity of doing so. The Earl's translation is devoid alike of pretension and of prettiness. It is animated in movement, simple and representative in phraseology, breezy in atmosphere, if we may so speak, and pervaded by a refinement of taste which is as far removed from daintiness or effeminacy as can well be imagined."

*Copies sent by mail, post paid, on receipt of price.*

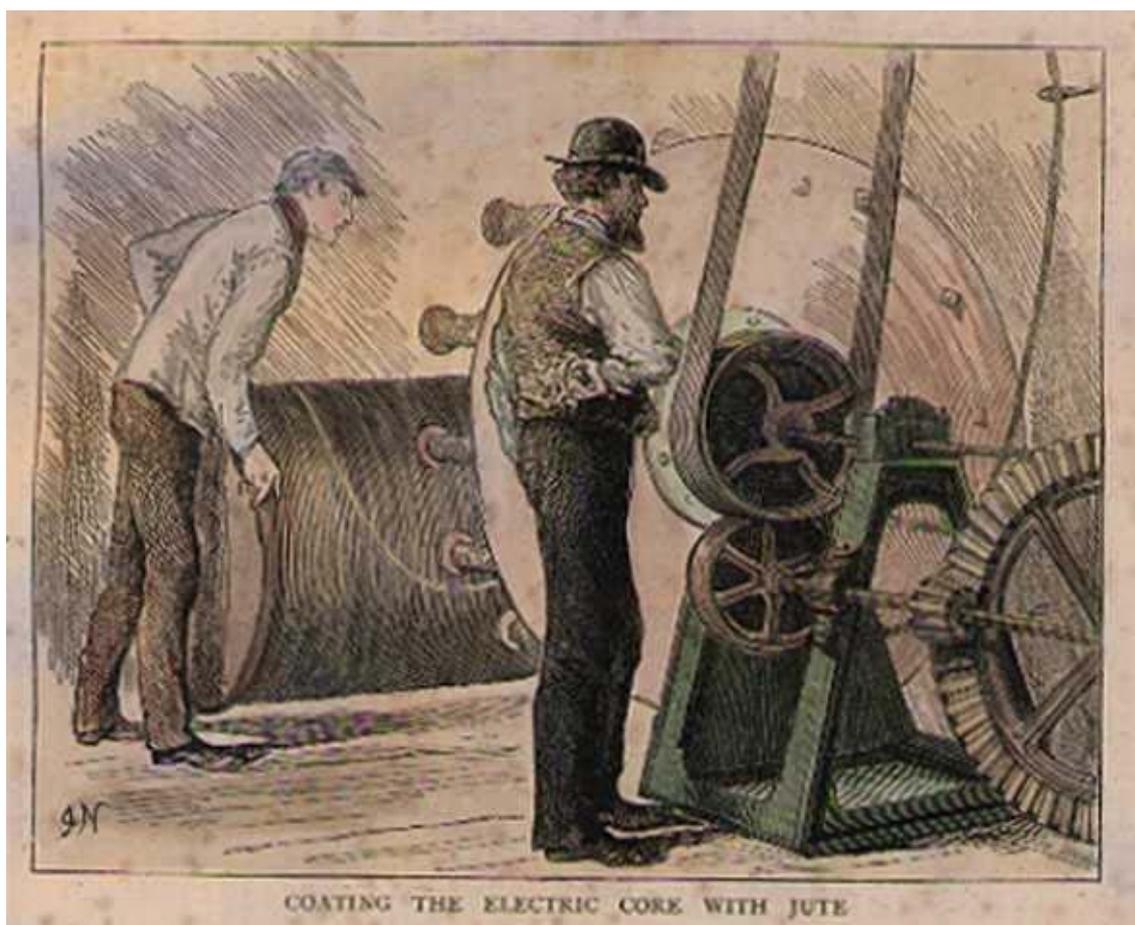


Talleres Silvertown del cable telegráfico, Londres 1860.

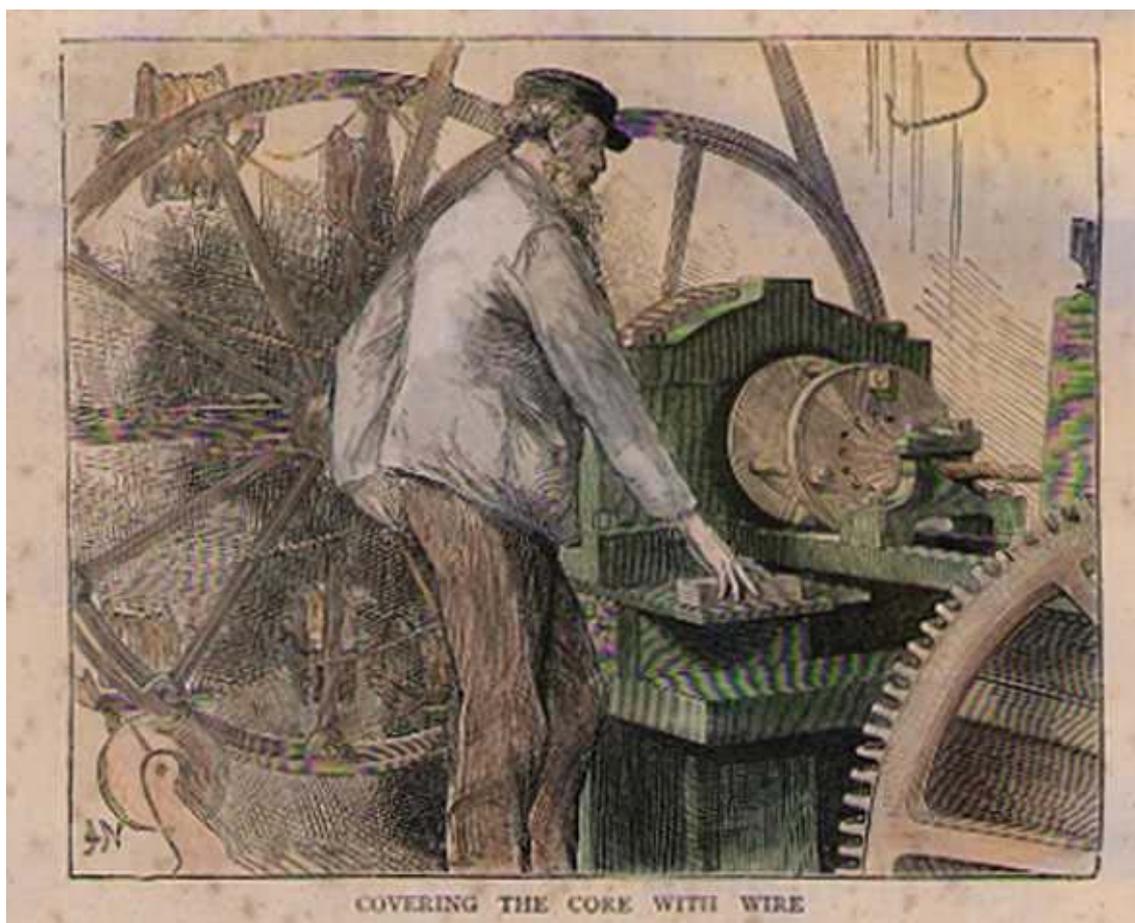


Invitación para ver el cable del Telégrafo Atlántico a bordo del Great Eastern, 1.866.

## FABRICACIÓN DEL CABLE



Fabricación del cable telegráfico: Se cubre el núcleo eléctrico con yuta 'The Graphic' 22 de Marzo de 1.873.



Fabricación del cable telegráfico: cubriendo el núcleo con hilo 'The Graphic' 22 de Marzo de 1.873.



Fabricación del cable telegráfico: cubriendo el cable con yuta y alquitrán 'The Graphic' 22 de Marzo de 1.873.



Fabricación del cable telegráfico: Bobinado del cable en el tanque 'The Graphic' 22 de Marzo de 1.873.