

BOLETÍN
DE LA
SOCIEDAD GEOGRÁFICA
NACIONAL

JUNIO DE 1935



Tomo LXXV

Numero 6

BOLETIN

DE LA

SOCIEDAD GEORAFICA

NACIONAL

AÑO DE 1933



Ministerio de Cultura

TOMO LXXII

El crucero trasatlántico de la Universidad de Barcelona. ⁽¹⁾

POR

D. Francisco de las Barras de Aragón.

Sin representación oficial de ninguna clase y atraído por el interesante viaje que se preparaba para las vacaciones de verano de 1934, e imitando lo que hicieron otros Profesores, nos incorporamos al Crucero Universitario de la Universidad de Barcelona.

Debemos consignar que tanto por parte del Rector Dr. Bosch y Gimpera, como del Director del Crucero y su organizador D. Angel Ferrer Cagigal, Catedrático de aquella Facultad de Medicina, encontramos todo género de facilidades, por las que debemos hacer aquí constar nuestro agradecimiento.

La expedición se realizó en el magnífico buque de la Compañía Trasatlántica «Marqués de Comillas», y consistió en seguir el itinerario oficial de vapores correos más largo que por entonces verificaba la Compañía.

El 20 de Julio salimos de Barcelona, haciendo las escalas siguientes: Valencia, Málaga, Cádiz, Las Palmas, Puerto Rico, Santo Domingo, La Guayra, Puerto Cabello, Puerto Colombia, Cristóbal, Puerto Limón, Puerto Barrios, Habana y Nueva York, regresando directamente a Cádiz y haciendo todavía escala en Palma de Mallorca, antes de entrar en Barcelona.

Tomaron parte en el Crucero 95 personas, entre Profesores y alumnos y algunos otros incorporados, a quienes se concedió por la Universidad y también por la Compañía las ventajas del coste excepcio-

(1) Conferencia dada en la Sociedad Geográfica el 11 de Marzo de 1935 (fué acompañada de numerosas proyecciones).

nal del pasaje, saliendo de Barcelona y regresando a Barcelona, con todo, absolutamente todo, comprendido por 1.875 pesetas en 1.^a clase y 1.400 en 2.^a.

Llevaba la dirección, como queda dicho, el Dr. Ferrer y Cagigal, y con él colaboraban los nuevos Profesores de la Facultad de Filosofía y Letras de Barcelona, nombrados por la Generalidad a propuesta del Patronato, Doctores Díaz Plaja y Vicens Vives. Además figuraba como Secretario de la expedición la Srta. Rosina Martí Travé.

Los trabajos del Crucero consistieron, en primer lugar en conferencias, de las que los Dres. Vicens y Díaz Plaja tenían previamente anunciado un cursillo de siete cada uno. Además, por los otros Profesores que íbamos a bordo y también por algunos viajeros americanos, se dieron otras muchas conferencias. Los temas desarrollados fueron los siguientes :

CURSILLOS

Dr. Díaz Plaja :

- 1.º Andalucía, Canarias. Dos expresiones poéticas.
- 2.º Los Mitos, La Atlántida y el Mar Tenebroso.
- 3.º Los testimonios literarios de la colonización.
- 4.º Redescubrimientos literarios de América.
- 5.º Lo negro y lo criollo en la literatura.
- 6.º Los derechos del salvaje.
- 7.º Norteamérica y la cultura española.

Dr. Vicens Vives :

- 1.º El Atlántico de los alisios y del Gulf Stream.
- 2.º El problema histórico de la Atlántida.
- 3.º La Europa de los descubrimientos.
- 4.º El conquistador español.
- 5.º Las Antillas y el Mar Caribe. Filibusteros y bucaneros.
- 6.º Los sistemas coloniales; el imperio español.
- 7.º La hiperciudad New-York.

CONFERENCIAS VARIAS

Dr. Ferrer y Cagigal :

- 1.^a «Enfermedades exóticas».
- 2.^a «Algunos hechos de la conquista de La Florida»

Dr. Ramón García de Linares, Catedrático de árabe vulgar en la Universidad de Madrid :

«La familia musulmana».

Dr. Federico Sas Murias, Catedrático de francés en el Instituto de Tarragona :

«Inferioridad, superioridad e igualdad de la mujer».

D. Antonio Salvat Navarro, Catedrático de Higiene en la Universidad de Barcelona :

1.^a «El problema sanitario en la obra del Canal de Panamá».

2.^a «Cómo fué extinguida la fiebre amarilla en Cuba». (Con la vacuna recién descubierta a América y Filipinas).

D.^a María del Carmen Ambrog, Catedrático de Historia en el Instituto de Vigo :

«Colón y la España de los descubrimientos».

Dr. D. Francisco de las Barras y de Aragón :

1.^a «Habitantes primitivos de Canarias».

2.^a «Razas americanas».

3.^a «José Celestino Mutis».

Además un cursillo práctico de Antropometría.

En tierra se dieron sólo dos conferencias :

En el Ateneo de Puerto Rico, por enfermedad del Dr. Vicens, dió una el Dr. Díaz Plaja.

Otra en la Casa de España de la Universidad de Columbia en Nueva York, del mismo Dr. Díaz Plaja.

En la Habana la situación política impidió dar conferencias.

En todos los sitios en que desembarcamos y fuimos obsequiados pesó sobre el Dr. Ferrer la tarea de hacer cuantos discursos de gracias y de salutación se hicieron necesarios, y que fueron, por cierto, muy numerosos y de gran dificultad, en la mayoría de los casos, para evitar rozarse con la política de los diferentes países, y aun de España, a que en varios sentidos aludieron algunos oradores, y puede asegurarse que siempre con gran elocuencia y consumada diplomacia salió airoso de su empeño.

La salida de Barcelona se verificó el 20 de Julio de 1934, haciendo el buque en los días sucesivos las escalas de Valencia, Málaga y Cádiz. En esta primera parte del recorrido debemos hacer mención de nuestra visita al Laboratorio de Antropología de la Universidad de Barcelona, que tras la jubilación del eminente antropólogo D. Telesforo de Avanzadi, está dirigido por el joven Catedrático de Antropología, nombrado por la Generalidad, Dr. Alcobé, que tiene una gran preparación, primero en España y luego en Universidades alemanas. Además de la enseñanza se ocupa de importantes trabajos de investigación antropológica en los valles de los Pirineos, teniendo ya casi concluído el trabajo sobre el valle de Andorra.

En Valencia debemos hacer mención del Museo de Prehistoria de la región valenciana, organizado por el Catedrático de la Facultad de Filosofía y Letras D. Luis Pericot, quien ha ido instalando en él los productos de sus excavaciones. Aunque, precisamente por entonces, el Dr. Pericot pasó a formar parte del Claustro de Barcelona, suponemos que esto no será obstáculo para que continúe las investigaciones en la región valenciana.

Claro que tanto en Valencia como en Málaga y Cádiz visitamos monumentos históricos y artísticos, establecimientos de enseñanza, etcétera; pero no creemos aquí pertinente repetir cosas muy conocidas. Acaso, aunque de otro orden, fuera la más nueva para los expedicionarios el haber entrado el buque en el dique de Mata Gorda.

También merece citarse el hecho ocurrido el 22 de Julio de haber coincidido con el vuelo de la aeronave «Conde Zeppelin», a la que vimos, cuando seguíamos la costa de Málaga, volando rumbo al Sur. Estábamos a'morzando cuando lo avisaron, abandonando inmediatamente todos el comedor para verlo.

El 25 de Julio salimos de Cádiz y en la travesía a Canarias dieron principio los Sres. Díaz Plaja y Vicent a sus cursillos. También yo, la víspera de la llegada a La Gran Canaria, dí, a petición de algunos compañeros, una conferencia sobre los habitantes primitivos de Canarias, procurando llamar la atención sobre el notabilísimo Museo Canario de Las Palmas, cuya parte antropológica, que es la más importante, fué ordenada y arreglada bajo la dirección del sabio antropólogo francés e investigador de las antigüedades de Canarias, Doctor Verneau, en 1926.

El resultado de esta conferencia fué que todo el pasaje visitó el Museo Canario, situado en la calle del Dr. Chil (autor de la monumental obra descriptiva de Canarias), y que contiene una numerosísima colección antropológica y etnográfica de los primitivos canarios; también tiene una biblioteca de 20.000 volúmenes. Además de la visita a la ciudad realizamos una excursión en automóvil hasta el punto culminante céntrico de la isla, llamado Cruz de Tejada, donde además del soberbio panorama de la isla pudimos ver, saliendo de entre las nubes, el Pico de Tenerife. Al regresar nos desviamos de la carretera principal, y por un camino secundario, pero perfecto como pista de automóviles, subimos a la Caldera de Bandama, enorme cráter, de imponente aspecto, que resulta pequeño comparado con la Caldera de Taburiente, de la isla de La Palma, que visitamos en 1926.

Vueltos a la mar en la tarde del mismo día 27 de Julio, siguió la vida normal de a bordo hasta el 4 de Agosto que llegamos a Puerto Rico, dándose conferencias de los dos cursillos citados y otras sueltas. El 30 de Julio inicié mi cursillo de trabajos antropométricos con arreglo a las hojas de los Congresos de Mónaco y Ginebra, siguiendo ya en estos trabajos durante todo el viaje, con aceptación, no sólo de los alumnos del Crucero, sino de todo el pasaje de ambos sexos, que acudió a obtener sus hojas antropométricas, que se sacaban por duplicado, para entregar una, desde luego, al interesado. Con posterioridad, cuando fueron calculados, enviamos los índices principales a cada uno de los que nos dejaron su dirección.

Se fueron dando también las conferencias sueltas de que hemos hecho mención. Como nota de gran interés descuella el haber obtenido el Dr. Ferrer Cagigal que tres pasajeros portorriqueños nos dieran también conferencias. Uno de ellos, Catedrático de la Universidad de Puerto Rico, Sr. Pérez, titulada «Miscelánea sobre Puerto Rico», dando noticias interesantes para los que iban a desembarcar; otra del literato portorriqueño D. Fernando Geigel sobre «Literatura de Puerto Rico», y otro del joven Doctor en Filosofía y Letras, portorriqueño, que acababa de terminar su carrera en Madrid, Sr. Cabrera, sobre «Cantos y literatura de los negros». En justicia, debo añadir que la conferencia del Dr. Geigel fué ilustrada recitando poesías de autores portorriqueños por la Sra. D.^a Elisa Jiménez de Pérez. Esta intervención de los portorriqueños en las tareas universi-

tarias del Crucero es una de las notas más simpáticas de todo el viaje.

En San Juan de Puerto Rico había sido invitada la expedición a dar una conferencia en el Ateneo, que estaba a cargo del Dr. Vicens, pero éste cayó enfermo un día antes de llegar y, como dijimos, dió la conferencia el Dr. Díaz Plaja, quien fué muy aplaudido. Las gestiones hechas para organizar el Crucero tenían la tendencia, que más tarde tomó estado oficial, de preparar un Crucero de estudiantes americanos que viniera a España, y en las conversaciones particulares ya se hablaba de esto con entusiasmo.

La Universidad de Puerto Rico nos invitó a un té que se celebró en la Residencia de Señoritas, que lleva el nombre de Carlota Matienzo.

La colonia española nos obsequió con verdadero entusiasmo. Visitamos el magnífico hospital español; el casino, donde nos obsequiaron, y nos llevó a realizar una excursión interesantísima por los alrededores para que viéramos los diferentes aspectos del paisaje de la isla, llegando hasta el pueblo de Bayamón.

Por último; también nos dió la colonia española un gran banquete, en que ocupó la presidencia un representante de la Universidad de Puerto Rico.

El 6 de Agosto llegamos a Santo Domingo, donde pasamos unas horas, habiéndose realizado una breve visita a la Universidad y sido obsequiados en la Casa de España con un lunch por nuestro Ministro Plenipotenciario. Aparte de esto se realizó una interesante excursión de turismo, visitando el castillo, lleno aún del recuerdo del eminente naturalista e historiador González Fernández de Oviedo; la casa de la Familia de Colón y la Catedral, en que se halla el sepulcro del descubridor, disputando la autenticidad de los restos que encierra a los que contiene el sepulcro que existe en la Catedral de Sevilla. Recorrimos algo también de los alrededores, viendo aún ruinas de casas destruídas por el huracán que arrasó la isla dos años antes y de que fué víctima un acorazado norteamericano, cuyo casco se ve sobre la costa junto a la desembocadura del río. El día siguiente, 7 de Agosto, navegando para Venezuela, di mi segunda conferencia del viaje sobre el tema «Razas americanas».

El 8 llegamos a La Guayra. Los que como yo habíamos visitado con anterioridad el hermoso país venezolano, estábamos deseando

volverlo a ver; los otros, acuciados por una gran curiosidad. Todos soñábamos con visitar cuando menos a Caracas. Desgraciadamente, circunstancias difíciles de apreciar y juzgar fueron retrasando nuestro desembarco; cuando pudimos hacerlo no había ya tiempo para pasar de la costa.

El Gobierno de Venezuela, que, por encima de cualquier dificultad, tenía verdadero interés en acoger cariñosamente a la expedición española, nos obsequió espléndidamente. En varias gasolineras nos condujo a desembarcar en las afueras de La Guayra, y allí tenía preparada una caravana de automóviles, en los que, por la carretera que sigue la orilla del mar, nos condujo, pasando por el Balneario de Macuto, hasta la playa de baños de Puerto Caribe, próximo al pueblo de Caraballeda, que parece fué el primero que se fundó en aquella región de América.

De allí regresamos al magnífico hotel del balneario de Macuto, donde nos dieron un gran banquete, con baile, después del cual pudimos pasar un rato en La Guayra, hasta que nos embarcamos para salir por la tarde a la mar. En todo esto, la intervención del Ministro Plenipotenciario de España, D. Luis de Oteyza, fué muy grande. El Gobierno venezolano estuvo representado por el Rector de la Universidad de Caracas Dr. Rodríguez Rivero (mi querido amigo, a quien debí muchas atenciones en mi visita de 1932); quien fué el organizador de todo aquel obsequio y ofreció el banquete en breves palabras, contestadas también brevemente por el Dr. Ferrer y Cagigal.

El 9 de Agosto estuvo el buque en Puerto Cabello (el puerto de embarque del café) sólo algunas horas por la mañana, visitándose la ciudad y haciendo una breve excursión a la playa de baños de El Palito; excursión que permite contemplar bosques de cocoteros y otros aspectos típicos del país.

El mismo día 9, por la noche, llegamos a la isla holandesa Curaçao, en la que permanecemos el 10 hasta la tarde. En Curaçao, aparte de la visita a la población, la nota interesante fué haber podido visitar la inmensa refinería de Petróleo de la Campsa, en que aprovecharon el tiempo los ingenieros industriales que formaban parte del Crucero, y que resultó interesantísima aun para los más profanos a la materia. La isla es madreporica, y precisamente delante del muelle

donde atracan los barcos de la Trasatlántica Española, hay un yacimiento donde pudimos recoger interesantes ejemplares que hoy figuran en nuestro Museo de Ciencias Naturales.

El 11, navegando para Colombia, dió el Dr. Ferrer Cagigal una conferencia sobre «Enfermedades tropicales».

El 12 de Agosto a las ocho de la mañana estaba el buque atracado al muelle de Puerto Colombia. Ibamos a salir a las doce, así es que sólo pudimos realizar la breve y ya clásica excursión en auto a Barranquilla; recorrer la ciudad; llegar hasta el muelle de los barcos del río Magdalena; fotografiar algunos tipos de naturales del país y regresar al buque.

El 13 de Agosto, cerca del medio día, llegamos a Cristóbal en el istmo de Panamá.

Nuestra estancia fué bien aprovechada en el sentido de turismo; pero en Panamá no se habían hecho gestiones especiales de orden universitario. Visitamos la Zona del Canal con sus bases militares, y presa de Gatun, por el lado de Cristóbal que, como es sabido, es la misma población que Colón. Con sólo cruzar una calle se pasa de territorio norteamericano en Cristóbal a territorio panameño en Colón.

Cruzamos el itmo, parte en ferrocarril y parte embarcados en un remolcador, navegando por el trozo del Canal que corresponde al corte de Gaillard, antes llamado de Culebra. Gaillard fué un notable ingeniero francés que proyectó y dirigió aquella sección de las obras, habiendo quedado al servicio de la empresa norteamericana.

Visitamos Balboa, capital de la zona norteamericana, y Panamá, capital de la República, que posee un notable Centro de enseñanza, verdadera Universidad que lleva el nombre de Instituto de Panamá, y también un interesante Museo en que hay una sala de antigüedades españolas. También se visitaron centros médicos muy importantes que allí existen, como el hospital Georges, en Ancon, muy afamado, especialmente en cirugía. Además hicimos la excursión a las ruinas del viejo Panamá, destruído por el pirata Morgan. En este punto existe hoy un interesante parque zoológico (particular, establecido por un alemán) de animales del país, en que vimos el puma y otras félidas. Lo más interesante son los reptiles, que están instalados en un foso, donde un dependiente del establecimiento nos mostró, una a una, cogiéndolas con la mano, diferentes serpientes de las más

venenosas, como la coral, y alguna de gran tamaño, como una boa, a la que enfureció a puntapiés antes de cogerla. El procedimiento consiste en cogerlas por el cuello para imposibilitarlas de morder. Están todas juntas en dicho foso, con pretil como un pilón. El alemán que las muestra se mete dentro y las va cogiendo como la cosa más natural del mundo.

El 16 de Agosto, tras perder mucho tiempo para abordar el puerto a causa de la niebla, llegamos a Puerto Limón (Costa Rica) y desembarcamos ya de noche, quedando nuestra visita reducida a un paseo por la ciudad. Aquella noche dió la Srta. Carmen Ambrog, Catedrático del Instituto de Vigo, su conferencia titulada «Colón y la España de los descubrimientos».

El 18 de Agosto, por la tarde, dí mi tercera y última conferencia, titulada «José Celestino Mutis». En realidad debió darse antes de llegar a Colombia, pero las circunstancias y el aumento de conferencias en aquella parte del viaje la retrasaron. Este día vimos bastantes islas pequeñas.

El 19, por la mañana temprano, entramos en Puerto Barrios que, como es sabido, ocupa el fondo del Golfo de Honduras, y es la única salida de Guatemala al Atlántico. Entrando veíamos por babor costa de la República de Honduras y por estribor de Honduras Británica. A las 8'30 desembarcamos y nos propusimos llegar hasta la orilla del bosque virgen que cubre toda aquella región, lo que nos obligó a marchar muy de prisa por la vía del ferrocarril, único camino practicable, hasta la estación de telegrafía sin hilos, situada ya en los linderos de la selva. Como el tiempo apremiaba, porque el barco salía a las once, pedimos permiso y entramos en el pequeño espacio cercado que rodeaba a una choza de las que construyen los naturales, sobre estacas, que las elevan más de un metro sobre el suelo para defenderse de la humedad y de los animales venenosos.

El sitio era malsano y toda la familia que habitaba allí tenía aspecto enfermizo. La mujer, de raza indígena, dijo tener cuarenta años, y representaba muchos más. El marido parecía mestizo. Tenían dos niños, uno que llevaba la madre en brazos, con cara triste y aspecto de enfermo, según decían de gusanos intestinales, y el otro, que no vimos, decían que estaba peor. Aparte de otras causas, seguramente el mal estado de salud procedía del agua que bebían, y que

sacaban de un pozo en que se hallaba el agua a poco más de un metro de profundidad, y tenía aspecto sucio y color lechoso. Todo el suelo del lindero del bosque estaba encharcado, formando un fango negro y apestoso. En cuanto al bosque, aparecía ante nosotros como una masa verde indiferenciada e impenetrable. Como el tiempo apremiaba no pudimos hacer otra cosa que sacar algunas fotografías y oír las lamentaciones de aquellos pobres, regresando rápidamente al puerto, donde llegamos cuando el barco tocaba ya la sirena llamándonos a bordo. A las once de la mañana, como queda dicho, salimos a la mar. Por la tarde, a las cuatro, dió Díaz Plaja la conferencia correspondiente de su cursillo, que creo fué la última.

El 20 dió el Dr. Salvat una conferencia sobre la fiebre amarilla.

El 21 de Agosto llegamos a La Habana. Constituía ésta para todos uno de los mayores atractivos del viaje, y más para mí, que desde niño estuve oyendo hablar de ella a mi padre. A pesar de las dificultades que creaba la situación política del país, recibimos innumerables obsequios de todas las Asociaciones y Centros españoles que allí existen, muy especialmente el Asturiano y el Gallego, y de Dependientes que poseen, además, magníficas casas de salud.

En la Universidad nos hicieron una gran recepción en el Aula Magna, con discurso del Rector y de otro Catedrático y el obligado de Ferrer, en el que manifestó oficialmente el propósito de organizar un Crucero de estudiantes americanos a España.

En la Universidad tuve el gusto de encontrar a antiguos amigos que asistieron, representándola, al Centenario de la Universidad de Oviedo en 1908. También tuve el gusto de conocer al Dr. D. Julio Morales Collo, Catedrático de Antropología Criminal, y al Dr. Carlos García Robión, que dirige el Museo Antropológico Muntané, establecido en la Universidad, y explica el curso de Antropología General. El Museo contiene cráneos procedentes de sepulturas precolombinas de Cuba, objetos de piedra y de cerámica, etc. Resulta de gran interés.

En los dos días que permanecimos en La Habana los banquetes y otros obsequios se sucedieron y nos ocuparon todo el tiempo; pero a la vez visitamos la ciudad y sus alrededores y, como concesión excepcional, el Coronel Batista nos dió una autorización y todo

género de facilidades para visitar los castillos de El Morro y La Cabaña, tan ligados a los sucesos de la independencia de Cuba.

El último banquete que nos dieron las Sociedades españolas reunidas se celebró en los jardines de La Tropical, fábrica de cervezas, y a la sombra de un árbol hermosísimo, soberbio ejemplar de mamoncillo. En éste, como en todos los obsequios recibidos, tuvo Ferrer que improvisar discursos, siempre con gran éxito.

Terminado este banquete, y después de un paseo por el campo de los alrededores de La Habana, entre ellos el cementerio, volvimos a bordo cuando faltaba poco para quitar la plancha y salir el buque. Era el 22 de Agosto, por la tarde.

El 25 de Agosto, por la tarde, llegamos a Nueva York. Por el momento nos entregamos a una agencia de turismo que nos llevó a ver la ciudad de noche, y al día siguiente, que era domingo, la misma agencia nos hizo recorrer en autobús, por las orillas del Hudson, más de cien kilómetros, para tomar una idea del país. El 26 de Agosto me separé del grupo de la expedición, y habiendo tenido la suerte de que se brindara a acompañarse el Sr. Sostoa, Sobrecargo del buque; pude visitar los centros que más me interesaban como naturalista, y que fueron: el Acuarium, Museo de Historia Natural, donde se contiene también la Etnografía; Museo Metropolitano (Arqueología y Arte), Parque Zoológico, y, por último, aunque rápidamente, la Universidad de Columbia. Fué un día bien aprovechado.

El 28 salimos directamente a Cádiz, donde llegamos el jueves 6 de Septiembre.

Durante esta travesía no hubo más conferencias; pero yo seguí obteniendo hojas antropométricas del pasaje.

Desembarcamos en Cádiz, pero el buque hizo todavía, como indiqué al principio, escala en Palma de Mallorca, y visitaron las cuevas célebres de la isla y los monumentos.

*
**

Resulta de lo dicho que el Crucero Trasatlántico de la Universidad de Barcelona ha sido un éxito indudable, que probablemente se completará con alguna excursión semejante hecha por americanos a España, proyecto que el Dr. Ferrer manifestó en su discurso de la Universidad de La Habana.

En todos los países recorridos, como queda dicho, las atenciones de cada Estado han sido muchas, y las de las diferentes colonias españolas que en ellos hay, entusiastas.

La falta de tiempo impidió ir a San José de Costa Rica, donde nos preparaban un gran recibimiento, y algo semejante ocurrió en Guatemala.

Precisamente los países de Centro América son los que han estado menos visitados por conferenciantes y elementos intelectuales españoles, y sería del mayor interés hacer en ellos una labor intensiva en este sentido. Claro es que las conferencias por sí solas tienen una acción poco duradera. El que los alumnos de nuestras Universidades visiten y aun frecuenten los países hispano-americanos, puede tener más alcance, y mayor aún si sirve de motivo para que los estudiantes americanos vengan a España. Los que han estudiado en nuestras Universidades tienen ya con España un vínculo espiritual difícil de romper, que puede repercutir en el desarrollo de intereses materiales de todo género.

El hecho de hablar todos la lengua castellana es ya un vínculo de valor inapreciable, y es preciso utilizarle para el porvenir de todos. Es necesario contrapesar toda ingerencia idiomática que tienda, aunque sea en cantidad ínfima, a desplazar el castellano.

Es necesario evitar que nuestro idioma se debilite en América, y para eso es indispensable que sea España, y nadie más que España, quien dirija y sostenga la campaña cultural.

Correos Indios, Egipcios, Persas, Chinos, Fenicios, Cartagineses, Griegos y Romanos.

POR

D. Eduardo Moreno Rodríguez.

(*Conclusión*).

Hablaremos ahora, aunque sea someramente, del Correo en Roma : «El *cursus públicus*».

Así como hemos tenido que contentarnos, en lo que atañe a la época de los griegos, con meras conjeturas y más o menos fundadas deducciones, al llegar a la época de los Romanos tenemos la fortuna de poder cotejar documentos de analistas, biógrafos e historiadores latinos que nos facilitan datos precisos y circunstanciados acerca del Correo en Roma.

Dividiremos este nuevo período en dos partes, que llamaremos: el de la República, la cual duró cinco siglos; y el del Imperio o de los Césares, que vivió casi otro tanto.

Aquel pueblo llamado a regir los destinos del mundo, estaba en un principio encerrado en los estrechos límites del «*Ager romanus*», nombre dado al territorio perteneciente a la Ciudad de Roma, único considerado como capaz de dar origen a la propiedad civil, y que era aproximadamente el que un andarín podía recorrer en menos de un día. Aquellas cuatro cabañas que fueron origen de la soberbia y omnipotente Roma, de la «Ciudad Eterna», y aquellos seis reyes que no dejaron más recuerdo civilizador que el Capitolio y la Cloaca máxima, no nos han dejado tradición alguna que pueda sernos útil para nuestro propósito.

El robo de las Sabinas, los mensajes entre Tarquino el Soberbio

y su hijo, y el aviso enviado por Lucrecia a Tarquino Colatino anunciándole su designio de vengarse y morir, no marcan el menor progreso en lo que a medios de comunicación se refiere.

El Correo no fué, ni podía ser necesario a los romanos, hasta que fuera del «Ager romanus» y del «Latio», que era la «Campagna di Roma» o sea sus alrededores, empezaron a extender su acción sobre la Italia propiamente dicha.

La institución del Correo puede decirse que coincide con la construcción de las grandes vías militares, y como sabido de todos es que la «Vía Apia» («Regina Viarum»), que iba de Roma a Capua y Brindisi, no fué construída hasta el 312 antes de la Era Cristiana, y la «Vía Flaminia», cuyo nombre se debe a su constructor, el censor Cayo Flaminio el Mayor, que iba de Roma a Ariminium (hoy Rimini) y terminó en el año 220 antes de J. C., no les fué preciso organizar un servicio de Correos.

Desde entonces hallamos establecidos, según nos cuenta Tito Livio, los llamados «Cursus Publicus», transportes del Estado, y la «Angariae», palabra que procede de los griegos y éstos la tomaron de los persas, para designar los repuestos de hombres y caballos. Ésta era una empresa consagrada al servicio de los particulares y que funcionaba en casos excepcionales y con ciertas y determinadas condiciones, las cuales debieron ser muy restringidas por cuanto aún lo eran más tarde, como veremos cuando tratemos de los permisos especiales concedidos a particulares (evectio).

El Gobierno republicano estableció en las referidas vías militares unas estaciones que se conocían con el nombre de «positiones», divididas en tres categorías: 1.^a, «Civitates», centrales; 2.^a, «Mutationes», de cambio; y 3.^a, «Mansiones», de alto o parada. Todas ellas dependían de dos Cónsules y de dos Ediles curules (como sabéis, los ediles eran los magistrados encargados de las obras públicas, reparo, ornato y limpieza de los templos, casas y calles de Roma. El Edil curúl pertenecía a los Patricios), y éstos eran los encargados de la alta vigilancia. Eran numerosas y se hallaban situadas en diferentes puntos del camino y con arreglo a la importancia de las localidades respectivas.

Las «civitates» estaban compuestas de un local, que servía de refugio a los correos; de un depósito de forrajes y de una cuadra con

cuarenta caballos. El nombre venía de «civis», ciudadano, y algunos comentaristas suponen por ello que eran estaciones reservadas a los ciudadanos romanos, los que gozaban de los privilegios que otorgaba el derecho de ciudad, y aun sostienen que era algo así como una localidad asimilada al «Ager romanus». No nos atrevemos a negar ni afirmar esta interpretación que algunos pretenden dar a la palabra «civitas», refiriéndose a las citadas estaciones postales, en contraposición a la voz «mansio», que para los mismos significa lugar abierto a todo viajero.

Las «mutaciones», como su mismo nombre indica, eran las estaciones donde se mudaban los tiros o se cambiaban los caballos y se hallaban establecidas en las grandes vías y a distancias convenientes unas de otras. Se componían solamente de una cuadra, que habían de contener veinte caballos, de los cuales no podían estar fuera en tiempo ordinario más de cinco.

Las «mansiones» eran una especie de posadas. Su nombre, derivado del verbo «manere», morar o permanecer, indica que en ellas podían albergarse los viajeros, y en efecto, con frecuencia encontraban asilo en esas estaciones los correos y soldados. Se componían de uno o más edificios, que servían de cuadra, cochera, albergue y almacenes; éstos debían hallarse provistos de víveres y forraje en abundancia y disponer de: carroceros, herradores y veterinarios capaces de reparar las averías que pudieran ocurrir a los viajeros por rotura de vehículos o enfermedad de caballos. Su situación era de ocho en ocho leguas, o sea cada 45 kilómetros.

El personal de estos «cursus públicos» era variado y numeroso. Lo componían, además de los correos, los «catabulenses» (postillones), que eran los acompañantes o ayudantes de los correos, pues nadie podía correr la Posta sin ir acompañado. Hacían además el oficio de conductores y carreteros, puesto que tenían la obligación de cargar y descargar los carros de víveres, equipajes, etc., y conducirlos de estación a estación. Los «stratores», que ensillaban y embridaban los caballos, cuidando de la salida y entrada del ganado en buen estado; tenían también a su cuidado las mantas, arneses, correaes y otros adminículos. Los «muliones», mozos encargados de dar de comer y limpiar los caballos; cada uno estaba encargado de tres.

Los «mulemédici», herradores-veterinarios, que prestaban asistencia médica al ganado, además de herrar al caballar.

Todos recibían su sueldo del Gobierno y les estaba prohibido pedir a los viajeros recompensa ni gratificación alguna, bajo pérdida del empleo en caso de infracción.

El jefe de las estaciones se denominaba «proepositus» o «maniceps»; los caballos destinados a los correos «strattori equi», y los destinados a los postillones «equi agminales». Había también inspectores y una especie de reglamento, puesto que los honorarios de los correos estaban tarifados y eran de un «as» o «libella» por caballo y día de servicio. (El «as» era una moneda de cobre equivalente a unos cincuenta céntimos, poco más o menos de nuestra divisa. La «libella» era una décima parte de peso denario, igual en valor a un as de bronce).

Estaba terminantemente prohibido por reglamento a correos o postillones usar arma alguna, obligándoles a llevar el látigo, atributo característico de sus funciones.

Como los grandes caminos no estaban destinados exclusivamente al Correo, sino a otros muchos usos, en las mutaciones y mansiones había no sólo vehículos y caballos, sino también mulas, asnos y bueyes, para transportar dinero, víveres, armas y mercancías.

Los caballos sueltos o de silla, llamados «equos singulares», estaban afectos a la Posta y reservados a llevar misivas, órdenes y paquetes de los príncipes, y el obtener uno era difícilísimo.

Los enganchados a un vehículo servían para viaje y transporte. Luego veremos las diferentes especies de vehículos que usaba la República romana para los diversos servicios.

Los caballos públicos ordinarios se denominaban «veredi». Los que se requisaban a los ciudadanos o se obligaban a que comprasen las provincias, cuando faltaban en las estaciones para el servicio postal, por circunstancias extraordinarias, se conocían con el nombre de «paraveredi». Solía concederse también un caballo para transportar una maleta, que recibía el nombre de «equo avertario» o «sigmarius»; siendo de advertir que la referida maleta no había de exceder de treinta libras de peso, bajo pena de confiscación.

Para poder hacer uso de la Posta era imprescindible requisito proveerse de un permiso especial llamado «eveccio»; éste fué instituido

por Marco Porcio Catón, en quien recayeron los sobrenombres de: el Antiguo, el Mayor, el Sabio, el Censor, el Orador y el Superior, otorgados en su obras por Valerio Máximo, Horacio, Plinio, Cicerón y Justiniano.

El derecho de conceder este permiso residía en un número reducidísimo de personas: Los Cónsules, Procónsules, el Prefecto Pretoriano y el Magister officiorum (Jefe de policía), concedían el derecho de viajar en coche y de albergarse en las estaciones a determinadas personas y a su séquito.

Estos permisos no se concedían a los particulares sino «rara habis» y por favor especialísimo, recayendo casi siempre en funcionarios antiguos civiles o militares. No podían venderse ni transmitirse; debían ser visados por los gobernadores de las provincias y en ellos se consignaba el trayecto a recorrer y los servicios a que daban derecho.

Séanos permitido aquí hacer una ligera digresión en gracia a la originalidad del hecho, que hallamos consignado en la historia del emperador Marco Aurelio, relatado por Marco Cornelio Frontón, orador excelentísimo.

Repetiremos nuevamente lo de «Nihil novum sub sole». Ya en aquellos tiempos remotos debía de haber abusos semejantes a los que tan comunes son en los nuestros. Entonces, como ahora, los aficionados a viajar gratis eran legión y se solicitaban «evecciones» de favor y de gracia con toda clase de efugios. Digamos que la polilla es tan vieja como la madera y vamos a copiar de la Historia:

«El emperador Marco Aurelio, austero patricio, modelo de virtudes cívicas, tan íntegro como económico administrador del pueblo romano, se dirigió una vez a sus súbditos para darles cuenta de su gestión, y al hacerlo se vanagloriaba de declarar que no había concedido nunca a sus amigos y allegados «evecciones» de favor, para que con ellas, y con perjuicio del Tesoro público, éstos hicieran viaje alguno sin tener que sufragar los gastos consiguientes».

¡«Inocente Marco Aurelio!»

*
**

Hemos descrito lo que eran los «cursus públicos» y cuáles eran sus estaciones y sus funcionarios. Haremos ahora referencia somera

de los carruajes entonces en uso. Nos hallamos algún tanto perplejos, pues aun cuando hemos rebuscado en los anales de la República romana la enumeración de unos carricoches que debían existir forzosamente, nada hemos encontrado, por nuestra mala suerte o nuestra escasa habilidad, hasta el Código de Teodosio; pero como la historia del Derecho romano es del siglo V de la Era Cristiana y por lo tanto muy posterior a la época de que vamos haciendo referencia, no hay más remedio que suponer existían los mismos vehículos con ligeras variantes, que en tiempos de la República romana. Los descritos por el emperador en su famoso Código son:

1.º, la «rheda», especie de silla de postas; 2.º, el «carpentum», coche cubierto y, como el anterior, de cuatro ruedas, parecido a nuestras galeras aceleradas; 3.º, la «vereda», semejante a nuestra antigua calesa, de dos ruedas y descubierta; 4.º, la «birota», de dos ruedas también, pero destinado al equipaje; y 5.º, la «clábula», carro afecto al servicio de bultos pesados, víveres y municiones del Ejército.

Los de dos ruedas, la «vereda» y la «birota», eran arrastrados por tres caballos; los de cuatro: la «rheda» y el «carpentum», por ocho mulas en verano y diez en invierno, y la «clábula» por bueyes o asnos en el número preciso para arrastrar la carga.

Ya hemos dicho que la Posta, que tantos servicios prestaba a los intereses públicos, no prestaba casi ninguno a la vida privada; pero a medida que desarrollaba la existencia y se perfeccionaban las costumbres de los romanos, se dejaba sentir la necesidad de las comunicaciones. De aquí la creación de las «Angariae», palabra griega con la que se quiere significar: «servicio forzoso de transporte». Justiniano dedica el título 51 del libro XII de su Código a tratar: «De cursus publicus et angariis et parangariis».

Tito Livio se ocupa del asunto brevemente citándolo y Cicerón lo confirma.

La fé pública garantizaba el secreto debido a la correspondencia privada y la prueba se halla en la quinta «Filípica» de Cicerón contra Marco Antonio en el mes de Noviembre del año 43 antes de J. C., en cuyo discurso político le acusa del hecho feo y deshonesto de haber violado la fé pública interceptando la correspondencia privada, que es tanto como violar el alma del individuo.

¡ En realidad sobre este abuso de poder poco se ha adelantado en estos veinte siglos!

Aun cuando no tuviéramos noticias de esta especie de Administración particular de correos, bastaría examinar la vida amplia, elegante, aristocrática de los romanos, el refinamiento de su mesa, en la que figuraban: la caza, el pescado, las frutas, los manjares más delicados y procedentes de lejanas comarcas, para convencerse de un servicio de transportes regular y rápido. En aquella época de lujo y de refinamiento (¿verdad que la Historia se repite?) en que lo superfluo habíase convertido en necesario, era imposible que faltase una Administración de transportes asidua y bien montada.

Desde que Roma recogió los despojos de la civilización griega, comenzó a estar de moda la correspondencia «epistolar». El nombre mismo que hoy conservamos es puramente griego, pues se compone de «epi» sobre y el verbo «stellin» enviar. De aquí la tomó el latín y dijo «epístola», dándole luego más amplia significación.

Como el «papyrus» y el pergamino eran raros, las cartas se escribían en tabletas cubiertas de cera blanca o de color, que se denominaban «tabelloe», palabra del latín «tabella», que significa tablita; sobre las cuales se grababan las letras o signos sujetos a clave, con un punzón llamado «stylus». Este punzón se hallaba encerrado en un estuche y servía en ocasiones de arma ofensiva; de aquí que también se le conociera con el nombre de «pugillus», puñalito, y a las tabletas, por derivación de pugillus, «pugillares». Estaban hechas de madera de limoncillo o de boj y algunas veces de marfil; eran de forma oblonga y contenían, por lo general, dos hojas.

Los griegos las habían usado ya, y Homero las describe en la *Iliada*, libro VI.

Estas tabletas fueron poco a poco quedando reservadas a particulares, y comenzaron a circular las cartas (la palabra carta procede de la latina «charta», que significa papel escrito), propiamente dichas, escritas en «papyrus», que los romanos acostumbraban a doblar en forma de librillos, por lo que recibieron el nombre de «libelli».

Las cerraban envolviéndolas en un pedazo de pergamino que ataban con un hilo, sobre el nudo del cual ponían un pedazo de cera y encima un sello, «sigillum», siendo ésta la etimología de la palabra.

Estos «libelli» eran expedidos comúnmente por medio de mensa-

jeros particulares, esclavos destinados a este servicio, que recibían el nombre de «tabellarii» y que iban a pie o montados, según el camino o la distancia a recorrer, la importancia de la correspondencia o de la persona que la enviaba o recibía.

Muy importante es la institución de estos «tabellarii» y muchas fueron las modificaciones que sufrió en el transcurso de los siglos romanos. Desarrollaremos aquí su historia, para no tener que trunca-la y volver a ocuparnos de ella más adelante y cuando de la Posta en tiempo del Imperio tratemos.

Ante todo hemos de decir que algunos investigadores, Lenormand entre ellos, han confundido la palabra «tabellarii» con la de «tabularii», que indican, sin embargo, una cosa totalmente distinta, pues por «tabularii» se entendía en Roma el empleado de contabilidad o tenedor de libros y por «tabellarii», el correo, factor o portador de cartas al servicio del Emperador, del Estado o de los particulares. (Absolute qui tabellas sen litteras perfet).

Que debieron existir ya en tiempo de la República es evidente, por más que la mayor parte de los historiadores atribuyan su creación a Augusto. Confundiáanse con los «Stratores», porque Cicerón se sirve para designarlos indistintamente de uno u otro término en sus epístolas familiares. Tal vez existieron en forma restringida y excepcional, y luego el primero de los Emperadores los organizó en servicio regular. Lo cierto es que los «tabellarii», como agentes del servicio público o factores, existían el año 133 antes de J. C., puesto que en una de las estaciones de la «Vía Popolia», construída en tiempo de Tiberio Sempronio Graco (quien tuvo también el mando de la provincia de España sometiendo en tres años 107 ciudades) y cuya ruta iba desde Capua a Regium atravesando montañas, se hallaba la siguiente inscripción: VIAM-FECET-AB-REGIO-AD-CAPUAN-ET. IN-EA-VIA - POSTEIS-OMNEIS-MILLIARIOS-TABELLARIOS-QUE-POSEIVEI.

No es posible, por tanto, dudar de la existencia de un servicio público de Correos en tiempo de la República por medio de agentes llamados «tabellarii».

No es nuestro designio hacer un estudio completo de su historia, que tampoco encajaría en los estrechos límites de estas conferencias; pero hemos de hacer constar su existencia anterior a Augusto y su

subdivisión en tres clases: los «tabellarii», oficiales, factores o mensajeros situados en las estaciones de las grandes vías al servicio de los magistrados de la Nación; los «tabellarii», agentes de empresas públicas, confiadas a los arrendatarios del Estado (publicanis), y los «tabellarii publici», que eran servidores de una agencia especial, la cual los alquilaba a los particulares por tiempo o viaje determinado.

La organización de los «tabellarii» oficiales fué perfeccionándose poco a poco en tiempo del Imperio, puesto que hallamos más tarde montado este servicio postal militarmente. En efecto, sobre los «tabellarii ex officio» existían los «praepositi tabellariorum», los «praepositi tabellariorum stationis vigesimaе hereditatium» y el «optio tabellariorum patrimonii».

Los primeros eran los jefes de estación o administración de los correos ordinarios; los segundos, los jefes del servicio especial de los oficios del registro y percepción del impuesto del 20 por 100 sobre herencias, y el tercero era un ayudante mayor, jefe de los correos del dominio privado y hereditario de los Emperadores.

Un precioso documento, consistente en una maravillosa placa de bronce en forma de espejo de mano, existente en el Museo de Nápoles, legado primoroso de la antigüedad romana, nos da motivo para meditados estudios y curiosas consideraciones.

Es muy importante consignar que la forma de los caracteres de esta medalla en su anverso y reverso son muy diferentes; no son obra de la misma mano, ni pertenecen a la misma época. Esta placa ha sido origen de grandes discusiones entre arqueólogos y numismáticos; pero Samuel Bochart, eminente geógrafo, historiador, filólogo y teólogo protestante definió las inscripciones con razonamientos contundentes, que fueron aceptados por los demás sabios.

La interpretación dice: Anverso. «Officina Thoantis Tiberii Caesaris Augusti dispensatoris abtoris», cuya traducción es: Oficina o estación de Thoas, esclavo del Emperador Tiberio, empleado en el servicio de Almohadones. (Torus era el Almohadón en que se apoyaban los convidados y por extensión todo el mobiliario del comedor).

La segunda o reverso: «De Statione Caesaris Augusti tabellaris diplomaris discede». La traducción libre, pero exacta, es: Alejaos del despacho u oficina de los correos diplomados del Emperador.

Dejando aparte las disquisiciones de los arqueólogos, quienes en resumen han convenido en que, por la diferencia del texto y de los caracteres del anverso y del reverso de la placa que nos ocupa, es indudable que la inscripción hecha en el segundo es muchísimo más moderna que la grabada en el primero, aprovechando, sin duda, el bronce y la cara limpia o tersa. Lo que a nuestro propósito importa consignar es que los «Tabellarii» eran «diplomarii», es decir, que tenían derecho a la «vehiculatio» gratuita.

En cuanto a la orden o invitación a los transeuntes de no molestar a los empleados y de dejar franco el acceso de las oficinas de las postas imperiales, son múltiples; los ejemplos que nos facilita la Historia. En la Sorbona hay también una placa; dicese que colocada a raíz de su fundación por el propio Roberto Sorbón en el año 1257 cuando se trasladó al barrio latino para ocupar el local cedido por Luis IX, cuya inscripción reza así:

FL-XYST-EX-P-P-LE-ET-RECEDE

Fl (avius) Xyst(us) ex p(rimi) p(ilaribus) Le(ge) et recede.

«Aquí (está) Flavio Sixto, de los primipilares. Lee y vete».

(Los primipilares eran los Subintendentes encargados de suministrar trigo a las tropas).

En resumen, y para no hacer más largo el estudio sobre los «tabellarii», diremos:

1.º Que el servicio de los correos portadores de pliegos, así llamados, si existieron en tiempo de la República, recibieron reglamento y organización fija en tiempo de Augusto.

2.º Que tenían estaciones u oficinas sobre todas las vías militares.

3.º Que no hacían más servicio que el oficial y para ello estaban pagados por el fisco.

4.º Que sólo por tolerancia especial y excepcionalmente se encargaban algunas veces del servicio de los particulares.

5.º Que los «tabellarii» del Emperador o del Estado, se dividían en varias categorías o jerarquías.

6.º Que estaban provistos de «diploma» y que éste les concedía derecho de «vehiculatio».

7.º Que los «praepositi tabellariorum» y los «optiones» eran de

una clase más elevada, y elegidos, no entre los esclavos, sino entre los «liberti».

Importante y bien organizado debió estar el correo en las postrimerías de la República romana.

Lo mismo que Alejandro Magno, el gran César, el segundo de los grandes Capitanes del mundo, tuvo, sin duda, un servicio bien montado para poder transmitir sus órdenes a los lugartenientes y conocer lo que ocurría lejos del punto en que se hallaba.

Cien casos presenta la historia de César, que vienen a ser otros tantos testimonios de nuestra aseveración.

Para ganar tiempo, dice a los Helvetios, que demandaban permiso para pasar a través de la provincia romana, «que los mensajeros enviados a consultar el caso con el Senado, no han llegado». Para sorprender a sus enemigos aprovecha las estaciones y repuestos, que le permiten atravesar con rapidez prodigiosa y en medio de nieves, las montañas «Cevennes» que separan el Ande del Loira. (Diremos de paso que César dió este nombre a la cordillera, según afirma Pomponio Mela, como divisoria del país de los «Helvii» y el de los «Arvernii»).

«César rodeado de secretarios, dicta cuatro o cinco cartas a la vez, algunas de ellas cifradas y que no podían traducirse sin clave. Las envía velozmente por los servicios especiales a sus órdenes y obtiene respuestas inmediatas» Eso dice Pomponio Mela en su magnífica obra «De situ orbis», edición Olivario. Salamanca, 1543.

Todo esto prueba por modo evidente que César, como todos los grandes genios, sabía demasiado que las vías de comunicación son, como dice Humbolt, «las obras más útiles y estupendas que en cualquiera época haya producido el esfuerzo humano, y el medio de recorrerlas con rapidez una de las más seguras garantías del éxito de las grandes empresas».

Entremos de lleno en las Postas en tiempo del Imperio romano y repasemos rápidamente la nueva organización de los «Cursus publicus» dada por Augusto.

La construcción de las grandes vías entró como elemento importante en la política de Augusto. Se propuso y logró unir a Roma con todos los pueblos subyugados, por medio de caminos que facilitaban la marcha de las legiones. A la par desarrolló el servicio de Correos,

haciéndolo extensivo a los particulares y mejorándolo considerablemente con la creación de las Postas públicas.

Dionisio de Serrigny, Catedrático de la Universidad de Dijón, en su obra «Derecho público y administrativo romano o Instituciones políticas administrativas», edición París 1862, dice: «Jamais entreprise aussi colossale n'a tentée depuis l'existence de notre globe et n'a été mieux exécutée». Y añade nuestro historiador Lafuente: «Nada ha igualado en solidez, belleza y magnificencia a estas grandes vías romanas, de que se conservan trozos que, al cabo de veinte siglos, admiran todavía y sorprenden por el mérito de su construcción.

Cayo Suetonio Tranquilo, historiador romano de fines del siglo I y principios del II, dice en su obra «Vitae Caesarum» (biografía de César): «Augusto, deseario de conocer con prontitud lo que acontecía en cada provincia, hizo colocar en las vías militares, a cortas distancias, juvenes (juvenes) primero, coches-correos (vehicula) después. De este modo podía, no sólo servirse de los correos, sino interrogar, caso necesario, a los que conducían la correspondencia de una localidad a otra».

De aquí han deducido algunos que Augusto fué quien creó verdaderamente el servicio postal, lo que no es exacto; y el testimonio de Suetonio, en nuestro concepto, corrobora, en vez de negar, la existencia anterior y quizá muy antigua de la Posta.

Lo que no puede negarse es que desde los comienzos del Imperio fueron introducidos importantísimos cambios en los «Cursus públicos», dedicando a su organización un exquisito cuidado y haciéndolos accesibles a los particulares, aunque con determinadas condiciones, que luego señalaremos.

Plutarco de Queronea en su magnífica obra «Vidas paralelas», que como sabéis son biografías e historia en la que van siempre emparejados un griego y un romano, al hablar de las de Alejandro «el Grande» y César, dice:

«El Emperador, cuya previsión administrativa no descuidaba el menor detalle, había tomado las más severas medidas y sabias precauciones para que los individuos de su familia y los altos dignatarios allegados a su persona pudieran viajar por todo el territorio romano sin el menor tropiezo y con gran celeridad. Druso, el hijo de

Livia, a quien más quería Augusto, cayó repentinamente enfermo en Germania. El Emperador mandó decir a Tiberio, su yerno, que se hallaba a la sazón en las fronteras de las Galias, que fuera inmediatamente al lado de su hermano, y éste, obedeciendo la orden de contado, salió para su destino, recorriendo 200 millas romanas (unos 280 kilómetros) en menos de veinticuatro horas, gracias a los coches y tiros de refresco dispuestos en las diferentes estaciones de los caminos que hubo de recorrer, reventando caballos y cambiando tres veces de carruaje».

Una de las reformas introducidas por Augusto, fué la subdivisión de postas en dos distintas secciones: la de las «Angariae», encargada de todo lo concerniente al servicio imperial de personas y correspondencia, y la de las «parangariae», o servicio de requisiciones militares, comprendiendo el suministro de vehículos, caballerías, forrajes, víveres y equipo. Distingamos, porque el valor de esta palabra «Angariae» en la Historia y en la Jurisprudencia merece determinarse bien. Tres diferentes clases de servicio, se hallaban comprendidos en ella: 1.º, el «ecuestre», que era el postal o de correos, propiamente dicho, y hecho por medio de caballos de carrera; 2.º, el «tumultuario», que entraba ya en la categoría de carga o servidumbre y que era el que se exigía, en casos excepcionales e inesperados, como el de invasión extranjera, por ejemplo, y para llenar el cual los oficiales y comisarios de guerra tenían autorización para requisar los caballos y arcos necesarios para transporte de armas, máquinas de guerra y provisiones; a esto se llamaba «prestare angarias»; 3.º, el «militar» (palabra derivada de las latinas «miles militis»; soldado, y ésta a su vez de «solidatus», de «solidus»; sueldo), que consistía en decomisar víveres o forrajes, heno, avena, etc., para la manutención de los caballos requisados. Se denominaba este servicio, que en el fondo era una prestación forzosa o servidumbre, «parangarium praestatio». Llegó al extremo de exigirse por ella la extracción y transporte de materiales, construcción de puentes y empalizadas, cortas de madera, etc., etc., lo que permitió al Emperador Augusto terminar y reparar las grandes vías Apia y Flaminia.

También es digno de mención, para la historia de las comunicaciones, el famoso «miliarius aureum», que hizo fijar en el Foro y que sirvió de punto de partida universal para el cálculo y cómputo

de las distancias entre Roma y las provincias. De aquí proviene que en todas las capitales comiencen a contarse las distancias desde la plaza principal. Aquella hermosa columna terminada en su gran globo dorado, se hizo histórica y quedó como monumento.

Una ley impuso también a los ciudadanos que fuesen requeridos al efecto, la obligación de suministrar los caballos necesarios para los relevos de postas imperiales, figurando más tarde la exención de esta carga entre las inmunidades y privilegios que los príncipes concedían a sus cortesanos.

Hemos indicado anteriormente que los particulares podían servir de las postas imperiales mediante ciertas condiciones. La primera de todas era solicitar y obtener una autorización especial expedida por el mismo Emperador, que recibía el nombre de «diploma», palabra que viene de la griega «diploein», doblar; especie de pasaporte, y de la «litterae evectiois», cartas de transporte u hojas de ruta. Es decir, que las autorizaciones eran de dos clases, ordinarias y extraordinarias. Las primeras marcaban los caballos de que el concesionario podía disponer y precisaba los días en que se había de servir de la Posta. No se concedían más que dos caballos a lo sumo, uno generalmente, los que se denominaban «veredos». En algunos casos extraordinarios se autorizaba disponer de un tercer caballo de refuerzo, llamado «parhippos», palabra griega compuesta de «pará» a un lado e «hippos» caballo, siendo preciso determinarlo así, de un modo claro y terminante en la «littera evectiois». Las segundas eran unos privilegios que el propio Emperador concedía a los Embajadores y personajes a quienes quería distinguir y honrar, y se denominaban «diploma tractatoria»; estos documentos autorizaban a utilizar mayor número de caballos y también a aprovecharse de cuantos víveres y recursos hubiere en las estaciones.

Todas debían precisar la necesidad y objeto del viaje y también ser presentadas a los Gobernadores de las provincias del tránsito, para que éstos las visaran y registraran, sin cuyo requisito, no sólo los encargados de las postas no debían prestar el servicio, sino que debían detener en su viaje a los portadores de ellas y dar parte a los referidos Gobernadores.

Con Calígula, Claudio y Nerón empieza el período del favoritismo, del abuso y del desorden, y viniendo el mal ejemplo desde

arriba, no fué extraño que la descomposición y el desarreglo se introdujeran en todos los ramos de la Administración imperial.

El «Cursus públicus» no fué exceptuado; testimonios numerosos y unánimes de aquella época, que no reproducimos por estimarlos harto latos, nos permite asegurar que el servicio de Comunicaciones se hallaba al caer el cruel y libertino Vitelio, cuyo mandato sólo duró ocho meses, en un estado deplorable.

Vespasiano, el primero de la dinastía de los Flavios, hijo de un perceptor de tributos, Emperador tan frugal como enérgico y organizador, reorganizó el Imperio, siendo uno de sus primeros cuidados enderezar el servicio de Correos; como si comprendiese que sin tan precioso instrumento toda acción sobre el territorio romano hubiera sido ineficaz y tardía. Tras la anarquía vino el orden y después del despilfarro la economía.

«¿Véis como siempre la Historia se repite?».

Tito Flavio Vespasiano era económico hasta la avaricia, si la chismografía de la época, recogida por Suetonio y otros historiadores, no es injusta o inexacta. Lo que sí es perfectamente cierto, la reorganización del servicio postal, introduciendo en él un sistema de bien entendidas economías, muy necesarias después del anterior desbarajuste, que llegó al punto de haber formado de los soldados y marineros, de vida no muy ejemplar, una especie de asociación privada de «mensajeros-peatonos» para el servicio entre Roma, Pozuoli y el gran puerto de Ostia. Enardecidos por la tolerancia que habían hallado, osaron solicitar del Emperador una especie de honorarios o gratificación por «indemnización de calzado», indemnización que no solamente les negó Vespasiano, sino que en un decreto, prueba de su carácter cáustico enérgico, ordenó que aquellos mensajeros hicieran los servicios que reclamara a su oficiosidad, «descalzos».

La edad de oro, el siglo de los Antoninos, que inauguró Nerva, con su paternal y reparador gobierno, y continuando luego Trajano, su hijo adoptivo, fué el en que el servicio de Correos llegó a su pleno apogeo en Roma.

Desahogado el Tesoro público y organizados con autoridad y firmeza todos los servicios, el de Correos mereció particular atención y fué dignificado. Las oficinas se multiplicaron poco a poco, los ser-

vidores del Príncipe vinieron a ser funcionarios públicos y comenzó la centralización administrativa, perdiendo además los «Cursus publicus» cierto carácter de odiosidad que hasta entonces tuvieron, a causa de las arbitrarias requisiciones y pesadas cargas impuestas a los ciudadanos y a las ciudades, que precisamente menos las utilizaban.

Marco Conceyo Nerva, viejo, enfermizo y débil, hizo a los habitantes de Italia excepción de los «parangariae»; es decir, de las requisiciones de caballos, forrajes y víveres para los transportes militares y postales. En recuerdo de esta medida de Nerva, se acuñó una medalla que representaba dos mulas tirando de un carro, con lanza levantada, y que tenía la inscripción siguiente: «Vehiculati one Italia remisa». (Italia exenta de las cargas de transporte).

Marco Ulpio Trajano, a quien la mayoría de los historiadores le asignan como punto de nacimiento nuestra Itálica de Sevilla; según La Berge en su obra «Essai sur le règne de Trajan», edición París, 1877, asegura que prohibió a los magistrados expedir las «litterae evectiones», mostrándose muy severo sobre este punto y «recabado para su exclusiva autoridad esta prerrogativa de tanta responsabilidad».

En las cartas de Plinio «el Joven», sobrino de Plinio el «Viejo», que forman una obra de diez libros; en el décimo, que lo integra la correspondencia con Trajano, se queja amargamente de que siendo amigo íntimo y consejero del Emperador, hubiera estado a punto de malquistarse con él, por haber dado una «litterae evectiones» a su esposa para que fuese a ver a un pariente gravemente enfermo.

De todo tiempo la concesión de las «litterae evectiones» debió ser considerada como una de las prerrogativas más importantes y que más apreciaban los Emperadores, pues hallamos en las obras de Publio Cornelio Tácito, que como ya sabéis, su ascendiente el Emperador Marco Claudio Tácito hizo distribuir por todas las bibliotecas y copiarlas diez veces al año a expensas del Estado; dos hechos, que son: 1.º Uno de los Gobernadores de España fué acusado de lesa traición y de haber pretendido aspirar al Imperio, por el solo hecho de haber expedido con su nombre diplomas postales. 2.º Como, uno de los lugartenientes de Otón proclamó con falsedad la victoria de su jefe, que había sido derrotado por Vitelio en Bedriac, para poder hacer uso de su diploma y llegar a Roma sin ser detenido en el camino, empleando por medio de aquella estratagema el servicio imperial de Postas.

No descuidaron tampoco Adriano y Antonino Pío este importante servicio. El primero que, como es bien sabido, estuvo catorce años recorriendo su vasto Imperio, sin entrar en Roma, con objeto de conocer los recursos y las necesidades de las provincias, dejó a su paso huellas imperecederas de su solicitud, creando caminos, canales y puertos, levantando templos y edificios de utilidad pública. En Correos hizo muchas mejoras, entre las cuales la más importante fué el establecimiento de transportes fiscales, «Cursus fiscalis», es decir, que relevó a las provincias de los gastos onerosos que los transportes les ocasionaban, ordenando que fueran éstos sufragados exclusivamente por el Tesoro imperial, en lo que se refería a los servicios prestados al Emperador y a sus servidores delegados. El segundo también suprimió muchas cargas y disminuyó las requisiciones militares, fomentando además el servicio de Postas, que por primera vez sirvió a los Embajadores.

En la obra «Études sur les innovations introduites dans la législation romaine par Antonin le Pieux et son temps», de P. Rives, edición París, 1885, se dice: «Antonino Pío, éste cuarto Emperador de la serie de los siete Antoninos (Nerva, Trajano, Adriano, Antonino Pío, Marco Aurelio, L. Vero y Cómodo) fué un hombre que hizo honor a la exquisita educación recibida y a la gran fortuna que ya poseía antes de subir las gradas del trono. Impulsó la construcción de la gran muralla para defender a la Gran Bretaña de los escotos (escoceses), completó muchísimo el famoso «Itinerario de Antonino»; sin dejar de hacerse respetar y temer, era enemigo de guerrear, y buscó la paz por medio de relaciones diplomáticas con los Estados vecinos. Por esto envió y recibió frecuentes embajadas, cuyo pasaje tenía la Posta encargo especial de facilitar, pues Antonino Pío trataba este servicio como algo propio, reconociendo en todo momento su importancia. Casó a su hija Faustina, la joven, con Marco Aurelio, sucesor suyo, y legó al Tesoro imperial a su muerte su fortuna, que se elevaba en moneda de hoy a 745 millones de francos oro».

Marco Aurelio continuó la política de su suegro, y bajo su dominación hallamos un rasgo curioso, que demuestra la severidad con que era observado el reglamento de Correos.

Marco Aurelio había nombrado Gobernador de una de las pro-

vincias orientales a Publio Helvio, más conocido por «Pertinax», debido a su honradez, perseverancia y tenacidad, y éste se puso en camino haciendo uso del servicio imperial de Postas; mas ocurriósele al Gobernador de Damasco pedir al Procónsul y futuro Emperador su «lettera o diploma», y Pertinax respondióle que, en su precipitación, no se había cuidado de proveerse de ese documento, pero que estimaba suficiente la presentación de su credencial de Procónsul. Fué detenido y condenado a seguir su viaje a pie, lo cual, no obstante su resistencia y su elevado cargo, hubo de cumplir.

Septimino Severo, el primero de los Emperadores llamados Sirios, aunque nacido en Leptis Magna (Tripolitania), reprimió los abusos que se habían ido introduciendo en Correos y, según De Ceuleener, en su obra «*Essai sur la vie et la régné de Septime Sévère*», Bruselas, 1880, dió nuevos decretos, por los que se prohibía bajo las penas más severas a todo ciudadano, aunque fuese funcionario, autoridad o encargado de misión oficial, hacer uso de las Postas sin la correspondiente carta de transporte; y añade, textualmente: «Para hacer el servicio postal completamente dependiente del Gobierno, Septimio Severo, aconsejado por el célebre jurisconsulto Papiniano, Prefecto pretoriano, hizo extensiva la exención de cargas y requisiciones que Nerva había concedido a Italia, a todas las provincias romanas, acordando que el Tesoro público sufragase todos los gastos que el servicio postal produjera».

«Es de presumir, sigue diciendo De Ceuleener, que estas concesiones eran más bien ficticias que reales, puesto que al propio tiempo que se concedían se recargaban las contribuciones. Prueban, sin embargo, un espíritu de centralización que indica un progreso evidente en lo que a la organización de correos se refiere».

Nosotros añadimos: Tampoco debieron suprimirse en absoluto las requisiciones ni las cargas que se imponían a los particulares por servicio postal, puesto que vemos consignado en el «Código de Teodosio que los camarlengos (palabra alemana, que procede de «*Kämmerling*»); Kammer «cámara» y ling, terminación que expresa derivación, familia o descendencia), o «*propositi sacro cubiculo*», Prefectos de la Cámara sagrada, dignidad creada por Diocleciano, eran los únicos dispensados de suministrar caballos a las Postas, lo que prueba que esta inmunidad no era concedida sino a muy elevados persona-

jes, y que por lo tanto existía la carga u obligación para la generalidad de los ciudadanos.

Alejandro Severo se sirvió, como Príncipe hábil que era, de la Posta como uno de los resortes y de los instrumentos más útiles de gobierno. Después vino el caos.

Los Heliogábalos, Comodos, Getas y Caracallas, dignos émulos de Calígula y Nerón, abrieron una era nefanda de crueldad y de tiranía, de favoritismo repugnante y de enorme desorden.

La Posta sufrió, como todas las instituciones, como toda la sociedad, de la multiplicidad de los funcionarios parásitos y de la invasión de los favoritos; no podemos hablar de «nepotismo», porque aún no se empleaba esta palabra, que comenzó a usarse en tiempos del Papa Inocencio VIII, y que procede de «nepos nepotis», sobrino.

Aquellos Príncipes, locos o perversos, prodigaron a sus cómplices y a sus aduladores empleos inútiles y remunerados con exceso; la riqueza pública fué presa de osados advenedizos, y gobernar no era otra cosa sino esquilmar al contribuyente, para satisfacer todas las pasiones y apetitos de aquellos monstruos de tiranía y para contentar y enriquecer a sus favoritos y parientes. Había que ver en los Municipios a aquellos míseros «curiales», responsables del impuesto y amarrados a su cargo o dignidad, que no podían renunciar.

La Posta ofreció materia para muchos abusos y dilapidaciones. Entonces aparecieron aquellos agentes llamados «frumentarii», Intendentes de suministros. En todo tiempo los contratistas o suministradores de víveres han tenido mala reputación, merecida por lo general; pero los «frumentarii», por sus prestaciones arbitrarias y ruinosas, por sus abusos desvergonzados, se conquistaron justamente el odio de todo el pueblo romano, y desaparecieron como la mala hierba desaparece del campo cultivado, cuando volvió a renacer el orden y la justicia con Diocleciano.

Cayo o Marco Aurelio Valerio Diocleciano, cuyo apellido no se debe, como afirman algunos historiadores, a «Diocles», héroe griego, en cuyo mito se dice murió en defensa de un amigo a quien amaba entrañablemente, sino a haber nacido en la ciudad de Diocleas, situada en el Asia Menor, en la «Frigia Epútetus», recibiendo el apellido de su padre que era escribano e hijo de un esclavo manumitido en la vejez.

Este Emperador, injustamente juzgado por la Historia, por haber sido el perseguidor de los cristianos; pero que aparte de eso, supo enderezar la administración y corregir los abusos de sus antecesores, dividiendo el mundo romano en cuatro partes, cada una de ellas confiada a un jefe (Galerio, Maximiano y Constancio, más él) con objeto de atender mejor a la defensa del vasto territorio del Imperio y a la administración pública, sin romper la unidad común tan necesaria para mantener la fuerza central.

Diocleciano depuró con cuidado el personal de Correos y nombró Superintendente del «Cursus públicus» al Prefecto del Pretorio, quien había de elegir sus Secretarios entre los «equites»; caballeros. También se mostró muy severo en cuanto a la distribución de las «literae evectionis»; las extraordinarias eran gratuitas, pero las ordinarias quedaron sometidas a una retribución proporcional a las condiciones del viaje y distancia a recorrer. Los Procónsules y los Lugartenientes de las provincias fueron autorizados para expedir cartas de evección, pero sólo a favor de los que viajaban para asuntos oficiales. Concedió el derecho de usar los «Cursus públicus» desde Roma hasta la frontera de sus gobiernos a los «Duques» (del latín Dux ducis), que así se llamaban los gobernadores de las grandes provincias y más tarde los «Condes» (de latín cōmes cōmitis, compañero, confidente), gobernadores de las pequeñas provincias obtuvieron idéntico privilegio.

No podemos resistir a anotar lo que era el Imperio romano cuando lo dividió este gran Emperador en cuatro partes, ordenando que el «Cursus públicus» fuera fomentado, respetado y protegido como institución real.

Diocleciano se quedó: el Oriente con el Egipto, la Libia, las Islas y la Tracia; Galerio con la Península balcánica, Grecia y Macedonia, con las provincias Ilíricas y la Panonia; Maximiano, con la Italia, la Recia, Africa e Hispania; Constancio, con la Galia y la Bretaña.

Esta grandeza ilimitada nos hace exclamar una vez más: ¡¡¡ Oh Roma!!!

Cuando Constantino trasladó la corte a Bizancio, lo primero que hizo fué llevar allí la dirección de las Postas estableciendo una nueva columna, como la de Roma, para considerarlo arranque de las rutas, y decretó que la ciudad se llamara Constantinopla.

Aunque todos lo sabéis, no podemos resistirnos a evocar la Bizancio, que siendo la antigua Lygos citada por Plinio y Ausonio, se tiende voluptuosa y enamorada de su tibio ambiente sobre su Cuerno de Oro y el Bósforo.

Dramas familiares y consejos de su madre Helena, que llegó más tarde a figurar en el martirologio (Usuardo, monje benedictino, es el primero que la cita en el suyo), hicieron a Constantino elegir a Bizancio por residencia, y resolvió el año vigésimo de su reinado (326) construir una Basílica dedicada a la Sabiduría divina, que se llamó Aja Sophia (Santa Sofía la Mayor). Constantino aumentó las dimensiones del templo (año 360), e incendiado en 404, el día de San Juan Crisóstomo, fué reconstruído por Teodosio II en 415; pero otra vez fué pasto de las llamas, cuando la terrible sedición del 532, levantándolo de nuevo Justiniano. Recientemente se ha convertido en Museo de arte bizantino y árabe. Hoy existen en esa abigarrada y decamilenaria ciudad: 2.441 mezquitas, 112 iglesias cristianas de ritos orientales, 10 católicas, 36 sinagogas y 260 conventos musulmanes, que reflejan sus torres, almenas y fachadas sobre el azulado y poético Bósforo

Constantino, aunque sagaz, buen soldado y hábil político, hizo de la Posta un instrumento tiránico de policía, inundando de espías el Imperio. Los «Agentes in rebus sive curiosi» renovaron los abusos corregidos por Diocleciano, y las exacciones arbitrarias y escandalosas volvieron a ser cosa corriente, porque aquellos agentes no perdonaban medio de poner a contribución a los ciudadanos, denunciando como culpables de lesa majestad o como magos, a los que se resistían o protestaban contra sus exigencias, sabiendo que aquellos delitos inspiraban verdadero furor a Constantino, quien los castigaba sin piedad con el suplicio y la confiscación de bienes a beneficio del fisco y de los denunciadores.

Entonces se conocían numerosos empleados de Correos, a saber:

Los «príncipes» senadores, agentes superiores, jefes de los «curiosi»; a su vez, los «curiosi» tenían como subalternos a los «ducenarii» y «centenarii», que eran los que mandaban equipos de 200 y 100 hombres, respectivamente; a los «biarques», agentes ejecutivos; a los «circitores», inspectores de circunscripción; a los «equites», caballeros o correos de gabinete.

Constancio, el último de los hijos de Constantino, quiso reorganizar las Postas, pero contribuyó a su ruína por su excesivo celo religioso, pues concedió 400 cartas extraordinarias de evección a los Obispos, que se reunieron en el Concilio de Ariminum (Rimini) y que viajaron por cuenta del fisco todo el tiempo que duró el Concilio, causando enormísimos gastos.

Esta piadosa, pero mal entendida munificencia de Constancio, fué causa de que su sucesor, Juliano el Apóstata, tomara aversión al «Cursus púb'cus», hasta el punto de decretar el licenciamiento de todos los empleados de Postas, por odiosos al pueblo y desafectos a su persona.

Teodosio el Grande pretendió restaurar sobre los cimientos de los «Cursus fiscalis» una nueva institución postal; pero no pudo conseguirlo por haber echado toda la carga sobre aquellos míseros «curiales», los cuales no podían ya con el peso intolerable de una servidumbre espantosa. Los pobres magistrados municipales eran responsables de la capitación de las indicciones y superindicciones del «chrysargyre» o impuesto sobre las materias de oro y plata, de la contribución que bajo el carácter de donativo voluntario de «coronas de oro», votaban todos los años las provincias para bienquistarse con el Emperador; de todos los impuestos, en una palabra. Mal podían ser los restauradores del Correo.

Además, y esto era lo peor, habían ya comenzado las irrupciones de los Bárbaros (los romanos llamaban bárbaros a los extranjeros), haciendo imposible la marcha ordenada y regular de ningún servicio.

El mundo romano, desmembrado, saqueado, próximo a espirar, se desploma; los visigodos (Wisigoths viene de West, «Oeste», y gothus, «godo»); pero los romanos los llamaban «hombres fuertes») invaden la Galia; los Sármatas (país comprendido entre Vístula y el Volga) franquearon el Danubio; los Persas amenazaban con una nueva guerra; los Godos con Ataulfo dominaban Italia desde el saqueo de Roma por Alarico; en fin, el caos, la muerte de Roma.

De sus cenizas renacerán recuerdos y tradiciones fecundas para los pueblos sucesivos, y la institución de la Posta volverá a representar su papel importante y decisivo en civilizaciones venideras.

Así lo veremos en la conferencia próxima.

HE DICHO.

Anotamos a continuación las fuentes de donde hemos recogido los datos para formar esta conferencia, y que no se ha hecho mención en su curso, por si a alguien le interesa:

- Procopio: Arcana. 30.
 Orelli: 190, 439, 2.430, 2.648, 2.795 y 2.917.
 Serrigny: Der. pub. y Adm. romano. V. I.
 Digesto: XIX, 2, 13. Locati vel contra.
 Fabreti: Inscip Aut. Pág. 9, núm. 179.
 Sittengesck: I, 173. 3.^a edic. II. Pág. 12 (Friedlander).
 Labus: Ara antigua scoperta in Hamburgo. Milane, 1876.
 Cataneo: Eequeiade, pág. 83.
 Cicerón: Ad. fam. IX. 15; A, 31; XV, 17.
 Cicerón: De Legibus. III, 8.
 Horacio: Sat. 1, 5, 46.
 Tito Livio: XXX, 24; XXXII, 27; XLII, 1.
 Séneca: Epístola 77; De ira 1. 16; De Morte Claudi, XXI, 21.
 Código de Theodosio: Lo más interesante. En su mayoría de títulos y páginas.
 Cornelio Nepote: Cartomajor 1, 6 y 9.
 Egger: Latín sermonis reliq, pág. 210. Comentarios de Derkens. Versuch, 1823.
 Appiano: Bell. civil. IV, 45.
 Cicerón: Ad. Atticum. V, 10, 14.
 Hudemau: 2.^a ed., pág. 2; o. c p., págs. 13 a 17, 29 y 78, 120 y 216. 248, 185, 191.
 Petronio: Sat. 26
 Suetonio: Nerva. 30.—Octav. 4.—Tib. 10.—Calig. 44.—Aug. 74-50.—Claud. 31.
 Tácito: Hist. I, 23 a 31; II, 11; VII, 20; XI, 65.
 Plutarco: Vidas paralelas; Othon, 3 y 7.
 Godefroy: Command Cod. T. VI, 27, 11, 21, 22.
 Lydus: De Magist. II, 10 y 26; III, 7, 12, 24 y 40; III, 21.
 Simmach: Epist. VII, 48, 105 y 106.
 Plinio: Hist. Nat. XIII, 40.
 Código de Justiniano: Penalidades.
 Lamprid: Alej. Sev. 47.
 Herodoto: Lib. VII, I. III y V.

EL MAPA TOPOGRAFICO ESPAÑOL

A ESCALA 1 : 50.000

El análisis y crítica de las hojas del Mapa Topográfico de España es muy conveniente y de gran interés, por dos razones principales: la de poder ir dando noticia al público de la marcha de la publicación, y la conveniencia de hacer una metódica crítica, de una verdadera «mapografía», valga la palabra, conforme se van publicando las distintas hojas. De esta manera, puede el público tener una información constante de esta publicación cartográfica, pues debido a que las distintas hojas no se van conociendo con un determinado orden y regularmente, y que frecuentemente y en fechas próximas salen a la luz mayor o menor número de mapas, pertenecientes a regiones muy diferentes y distanciadas de la Península, no siendo por referencias y noticias directas del Instituto Geográfico y Catastral, no es fácil poder saber cuál sea el estado de la publicación, cuáles sean las hojas más recientes publicadas durante un año y, en fin, cuáles las que en fecha próxima van a publicarse.

Mediante la crítica se puede ir dando a conocer, conforme van apareciendo las hojas, los caracteres y particularidades especiales de cada una; su topografía, su hidrografía, tipo y distribución de la población, rasgos agronómicos, etc., pues de este modo puede el maestro, el profesor y, en general, las personas que se interesan por estas cuestiones, tener una idea preliminar de las características generales de cada hoja, para así poder estar orientadas antes de adquirirlas, y en el caso particular de los que enseñan, el que puedan escoger, con conocimiento de causa, las hojas más convenientes, para de este modo poder ir formando las colecciones que puedan servir de tipo en las escuelas, Institutos, etc., sobre las cuales fundamentar las explica-

ciones o prácticas de clase que, por desgracia, y con respecto a estos asuntos, están muy poco extendidas.

La aspiración a coleccionar todas las hojas hasta completar en su día el mapa completo del territorio español, como se comprende, no es accesible a todos los centros de enseñanza, de aquí la ventaja de ir conociendo los rasgos de ciertas zonas u hojas, como antes se ha indicado, para formar colecciones-tipos.

Entre las hojas más recientemente publicadas están representadas regiones de tan alto interés como los Pirineos, Costa cantábrica, Castilla la Vieja, País Vasco, etc., que con su diversidad se prestan para ir escogiendo hojas muy típicas en las que fundamentar explicaciones y lecciones prácticas de gran interés.

Hoja de Bañolas (Gerona). Núm. 295.—Madrid, 1934.

Ocupa esta hoja el territorio montañoso y quebrado comprendido entre el río Ter, que corre hacia el S. y próximo a los límites meridionales del mapa, y el Fluviá que, algo más alejado, sigue los límites de la hoja hacia el N. La divisoria entre ambas cuencas queda, pues, dentro del territorio representado y se inicia hacia el ángulo N.E., pasa al W. del lago de Bañolas y por el vértice de San Pallarí y Sierras de Portellas y Trentinyá, situadas hacia el centro del mapa, se dirige hacia el N.E., por los vértices de Finestras y de Corp, en el mismo borde de la hoja, trazando en conjunto un amplio arco abierto hacia el Norte.

El terreno, en general, aparece constituido por el Terciario inferior, Eoceno y Oligoceno, si bien este último sólo ocupa una estrecha banda que sigue aproximadamente la línea divisoria de aguas desde el borde occidental de la hoja, hasta las zonas centrales, dando lugar a las Sierras de Trentinyá y Portellas, así como a un manchón irregular, hacia Palot de Rebardit, al Sur de Bañolas, terrenos que, por su gran resistencia, dan lugar a la larga crestería de escarpadas sierras y cerros.

Las calizas del Eoceno dan igualmente lugar a fuertes escarpes, sobre todo hacia el S.W., hacia la sierra de Puig del Moro y altos

y escarpados cantiles del Risco, en los límites de Gerona y Barcelona, cantiles que con frecuencia salvan desniveles de 250 a 350 metros.

Existen igualmente algunas zonas ocupadas por el cuaternario, principalmente hacia Bañolas y a lo largo de los valles principales. Manchas triásicas y paleozoicas aparecen hacia el Sur, por Anor, Ginesta y Sarriá de Dalt.

Lo más característico de toda la hoja es, sin duda, el campo eruptivo que forma parte de la región volcánica de Olot y que se extiende principalmente hacia las zonas de N.W. Un gran número de conos y cabezos volcánicos, unos señalados y otros no; así como amplias y extensas coladas basálticas ocupan y recubren el terreno, masas o corrientes de lava no representadas y que quizá en algún caso, por el aspecto especial topográfico, pudieran haberse tenido en cuenta, rellenan en parte los valles de los ríos.

Hay que indicar que una vez identificados los volcanes, mediante mapas geológicos, rara vez coinciden los nombres que figuran en el mapa topográfico con los que son conocidos en los diversos trabajos geológicos, pues a excepción del Volcán de Santa Margarita, del de Puig de Rodó y de Juliá y de algún otro, la toponimia es muy diferente; así el Volcán de Traiter se designa en la hoja con el nombre de Trité, careciendo, por otra parte, la mayoría de estos cerros volcánicos, como en este caso es lógico, del nombre con que son conocidos en la región y en los trabajos científicos referentes al volcanismo del país.

La red fluvial es, en líneas generales, muy regular. La que afluye hacia el Ter da lugar a una serie de valles paralelos y orientados de N.W. a S.E., y avanzando por cauces en general de no gran pendiente, pero sí encajados, y bastantes rectilíneos. La que afluye al Fluviá, por intermedio del río Sert, es de características mucho más irregulares.

El accidente más importante respecto a la hidrografía es la presencia, junto a Bañolas, del pequeño lago de este nombre.

Dicho lago queda dividido en dos zonas por un estrangulamiento central, siendo interesante el indicar su gran profundidad, pues en el ensanchamiento meridional alcanza la profundidad de 62'50 metros y en el septentrional los 42 metros, no teniendo sino seis metros en el estrangulamiento que separa estas dos profundas cuencas.

Quizá hubiera sido conveniente el indicar estas profundidades en el mapa, pues de lo contrario, este lago, de origen tectónico, puede ser tomado por una laguna corriente permanente de escaso fondo.

Su alimentación se efectúa mediante potentes manantiales que brotan en el fondo y que suministran un caudal medio de unos 52.000 metros cúbicos diarios. No se indica claramente en el mapa el emisario que del lago sale, aunque hay que suponer que la extensa zona de huertas de Bañolas es regada por el gran caudal suministrado por el lago.

La población no es de característica típicamente concentrada, pues a excepción de Bañolas, todos los núcleos de población, que son numerosos, dan lugar a pequeñas aldeas; existiendo, además, gran número de caseríos y masías repartidas por todo el país y con una gran uniformidad.

Las vías de comunicación no son escasas, siendo las principales las carreteras y ferrocarriles que, siguiendo el valle del Brugent, comunican a Olot con Gerona, y la carretera que desde Olot, por Sallent, Mieres—y no Mieras, como se indica en el mapa—y Bañolas se dirige a Gerona, carretera acompañada por la línea férrea desde este último punto. Existen además otras carreteras que comunican a Bañolas con la cuenca del Fluvíá o a Olot con Gerona y valle del Ter, siguiendo dentro de la hoja diversos itinerarios.

Hoja de Alquézar (Huesca). Núm. 249.—Madrid, 1934.

Representa al territorio que se extiende al Sur de los principales contrafuertes del Pirineo, en el extremo Oriental de la Sierra de Guara. Trátase, pues, de un país quebrado, de fuertes barrancadas y de estrechos congostos y gargantas, pero que poco a poco y hacia el Sur se va haciendo más suave al penetrar en las bajas tierras de extensos llanos del Somontano.

En esta hoja de Alquézar se aprecia bien el enorme trabajo erosivo de la red fluvial que, aserrando de través las alineaciones paralelas al Pirineo, en las cuales se encaja profundamente, da lugar a una característica topografía, magnífica y fielmente representada en el mapa con elegancia y perfección, lo que permite hacerse cargo de

la importancia de los accidentes de terreno interpretados en su verdadero valor.

Con respecto al relieve, hay que indicar que es anómalo, pues en toda esta región la red hidrográfica, por una parte, y la orográfica y los rasgos tectónicos, por otra, están en completo desacuerdo; pues corriendo los ríos en general de Norte a Sur han aserrado, y esto debido a una larga evolución, a las alineaciones montañosas que, como se ha indicado, son normales a los ríos al correr de E. a W. Consecuencia de este fenómeno es el que se haya originado un relieve derivado del primitivo y que una serie de sierras y cordales de agudas cresterías y marcadísimas divisorias de aguas corran de Norte a Sur y paralelamente a los cursos de agua.

Tal es lo que se observa en las sierras de Rufás, de Balcés, y que siguen a este río por su margen derecha, y la de Arangol, que separa al torrente o barranco de la Cuna de la del Alcanadre, en el cual desemboca por su margen derecha.

Lo mismo sucede con la alineación que al Este del río Balcés se inicia casi en Alquézar, y siguiendo hacia el N.N.W. pasa por el vértice de Sivil (Sevil?) continuando hacia el Norte separando las aguas de la cuenca del río Balcés de las del río Vero. Pero, como se ha indicado, este relieve es derivado del primitivo y motivado por una muy intensa acción erosiva.

La constitución del terreno es favorable a este fenómeno fisiográfico. Terrenos terciarios inferiores, con marcado predominio de las calizas, han fijado e inmovilizado lateralmente a la red fluvial una vez que comenzó a encajarse en el terreno, fenómeno que se manifiesta con gran claridad en las zonas occidentales a partir del río Vero, desde Lecina a Alquézar, zonas en donde predominan las calizas eocenas. Hacia el Saliente, la topografía es algo más suave, debiendo ser los materiales más deleznable del oligoceno, margosos o arcillosos los que formen el terreno.

Como detalle interesante, y que demuestra lo bien estudiada y dibujada que está la hoja de Alquézar, puede indicarse la zona de barrancadas, donde se refleja una intensa acción erosiva, situada entre Rodellar y los vértices de las Sierras de Guara, de la Calera y de Cuna. El río Alcanadre, que aguas abajo de Bara, en el borde Norte del mapa, se encaja en profunda garganta, poco a poco va encon-

trando laderas más tendidas en las que se dibuja una topografía de detalle muy movida y que destaca del resto de la hoja, pues profundos barrancos y canalones en intensa acción remontante atacan al terreno. Sin duda, el recubrimiento de calizas terciarias en esta zona del N.E. de Guara cesa, quedando al descubierto los materiales más deleznable del cretáceo margoso-arcilloso, donde las aguas fácilmente dejan sentir su acción erosiva. Más abajo, cuando los rasgos geológicos generales se restablecen, el río vuelve a encajarse en garganta y la topografía se modifica, cesando el fenómeno erosivo particular apuntado. Este ejemplo pone de manifiesto cómo al representarse fielmente la superficie del terreno el aspecto que en conjunto nos ofrecen las curvas de nivel pueden, en muchos casos, hablar indirectamente de la constitución litológica del terreno.

Los desniveles en la hoja son fuertes, siendo la cumbre principal de la hoja la de Calera, en la Sierra de Guara, con 1.543 metros. A ésta siguen las de Arla, al Norte de Betros, con 1.441 metros; Sivil, vértice de primer orden, situado hacia el centro de la hoja, con 1.378 metros, y otros picos y cumbres comprendidos entre 1.000 y 1.300 metros.

Las zonas más bajas quedan al Sur, oscilando estas entre 550 y 600 metros en los valles. En estas zonas la menor altitud, la buena orientación y el cambio de terrenos, más sueltos y terrosos, permiten el desarrollo amplio del olivar, que presenta plantonales ricos hacia Labata, Morrano, Alquézar y Colengo. El resto del país está ocupado por monte bajo o eriales, con alguna que otra zona de cultivos de secano cerealístico. Otra mancha importante de olivar, pero aislada, es la de Mondot, en las zonas del N.E.

Hacia el S.E. existen algunas salinas, que nos hablan de la presencia de materiales triásicos con sus arcillas y yesos y capas salinas.

La población es de tipo concentrado, y a excepción de la zona olivarera meridional, sólo puede hablarse de pequeñas aldeas, la mayor parte sin carreteras que las ponga en fácil y rápida comunicación con otros territorios. Fuera de estos pequeños núcleos de población, más ganaderos que agrícolas, el campo permanece solitario.

En resumen, una hoja muy típica y que da lugar a un gran número de sugerencias geográficas y geológicas.



Comillas (Santander) Hoja núm. 33.—Madrid, 1934.

Representa una zona de gran interés del borde costero cantábrico, zona litoral constituída por una compleja formación geológica en la que los terrenos secundarios, constituídos principalmente por el cretáceo y por algunas zonas terciarias inferiores, se presentan muy típicos y afectados por una movida tectónica.

Los rasgos orográficos no son muy acentuados, no obstante se destacan algunas pequeñas serratas y cordales que, aunque de pequeña altitud y sin direcciones predominantes, dan origen a veces a zonas y altos destacados; tal sucede con el vértice de Pica Burbón, situado al Sur de San Vicente de la Barquera y casi en el borde de la hoja, con 394 metros de altitud, y el Pico de las Palomas, de 422 metros, al Sur de Cóbreces, cumbres principales de la hoja, si bien existen otras varias hacia estas zonas, de altitud semejante. En la misma costa destacan las características lomas de achatada cumbre de Tina Mayor y Menor, que aunque conocidas en toda la región, en el mapa no figuran con este nombre, siendo de ellas de donde han tomado el nombre las dos rías próximas de Pesues y Unquera. La primera se eleva a los 209 metros en el vértice de la Jorca y la segunda a los 219 metros en El Matón. Esta zona de lomas continúa hacia Occidente y su achatada cumbre corresponde a antiguos niveles continentales, hoy en vías de destrucción.

Todo el litoral da origen a altos acantilados, siendo los materiales calizos secundarios los que dan lugar a los más altos y escarpados cantiles. La zona comprendida entre la entrada de la ría de Tina Mayor y la de San Vicente de la Barquera es la más abrupta y pintoresca, existiendo acantilados, igualmente importantes, hacia Cóbreces. Como playas pueden citarse: la de San Vicente o del Sable Merón, la de la Jerra y la de Comillas, siendo la primera una de las más extensas del litoral cantábrico.

Los rasgos hidrográficos puede decirse que casi quedan reducidos al fenómeno de las rías, pues en toda esta zona litoral, al sufrir el continente un movimiento de descenso durante el cuaternario, el mar ha penetrado en las zonas bajas de los valles inundándolas, dando origen al típico fenómeno de las rías, tan característico y de rasgos especiales en esta zona.

Las rías más importantes dentro de la hoja son : las de San Vicente y la de Peseues o de Tina Mayor, la de Treceño, con la ya rellena marisma de Zapedo. Más pequeñas son las de Cóbreces o de Luaña y la de Toñanes.

Los ríos llegan hasta las zonas influenciadas por la marea, amplia en este litoral, con relativa gran pendiente, pues aun dentro del terreno representado por la hoja, existen zonas de acentuada corriente; tal sucede con el Río Gandarilla, en las cercanías de este lugar, y con el del Escudo, que vierten en la ría de San Vicente, sucediendo lo mismo con el arroyo del Rivero, que desemboca en la de Treceño. El río Nansa, que desemboca en la ría de Tina Menor, de mucha mayor importancia, no ofrece ya un cauce tan pendiente; lo mismo puede indicarse del Deva, el más importante de todos y que desemboca en la ría de Tina Menor, pero ambos tienen la suficiente inclinación para dar lugar a pequeños saltos de agua, productores de energía eléctrica.

La población es típicamente dispersa, si bien se destacan núcleos importantes, como los de San Vicente de la Barquera, Comillas, Ruiloba y Cóbreces.

Las vías de comunicación son muy numerosas, pudiendo citarse como obra importante el puente de la carretera de Santander a Oviedo, inmediata a San Vicente, de veintiocho arcos y de cerca de 500 metros de longitud. La línea férrea de Oviedo a Santander sirve igualmente a estos territorios.

NOTICIARIO GEOGRÁFICO

EUROPA

Natalidad y mortalidad en España en 1934.—Un adelanto provisional de la estadística definitiva de natalidad y mortalidad en España en 1934, indica que el número de defunciones en tal año fué de 388.221, mientras que los nacimientos sumaron 637.446. La mortalidad queda igual respecto a 1933, pero la natalidad presenta una baja del 1'51 por 1.000. Almería presenta el mayor número de nacimientos (38'46 por 1.000) y Barcelona el menor (15'65 por 1.000). El mayor coeficiente de mortalidad lo señala Zamora, con 28'10 por 1.000, el menor, Santa Cruz de Tenerife, con 13'15 por 1.000.

Una exposición geográfica en Karlsruhe.—Durante el pasado mes de Abril, y organizada por la Biblioteca comarcal de Baden, ha tenido lugar en Karlsruhe una Exposición geográfica especialmente dedicada a mostrar el desarrollo de los Atlas, para lo cual la Biblioteca exhibió, en orden cronológico, una rica serie de ellos. Esta serie comprendió, desde una edición de Ptolomeo en 1478 hasta un Atlas local de Baden de 1935.

Exploración de una caverna en los Alpes Apuanos.—Un grupo de espeleólogos de la sección florentina del Club Alpino Italiano, ha explorado la caverna llamada «Buca d'Eolo» o «Antro di Corchia», en los Alpes Apuanos. El fondo de la gruta se encuentra a 533 metros de profundidad con respecto a la boca, por lo que se clasifica como la segunda entre las más profundas del mundo. A partir de la entrada, la gruta se divide en tres ramas, de las cuales la izquierda y la central son muy breves, y la de la derecha, que conduce a la profundidad citada, tiene un recorrido de medio kilómetro. La fuerte

corriente de aire que se experimenta en la entrada le ha valido el nombre de «Boca de Eolo».

Una carretera en el Etna.—La llegada a la cima del Etna, partiendo desde Nicolosi, constituía hasta ahora una fatigosa caminata a pie o a lomo de mulas, hasta alcanzar la altura de 2.500 metros a que se encuentra el cráter. Desde ahora, una nueva carretera permite más cómodo acceso, abierta al tráfico en Octubre del pasado año. Parte la carretera desde Nicolosi a 698 metros sobre el nivel del mar, y pasa al pie de los Montes Rossi, S. Leo y Rinazzi, sobre un panorama magnífico. Mide en total la carretera cerca de diez y ocho kilómetros, con una pendiente media de 7 a 9 por 100.

ASIA

Una Sociedad Geográfica china.—En Agosto del pasado año ha sido fundada, con sede en Nanking, una Sociedad Geográfica de China. El presidente es el Profesor Wen Hao Wong, y publicará como órgano una Revista cuatrimestral titulada «Journal of the Geographical Society of China», escrita en caracteres chinos, y con resúmenes en inglés, francés y alemán.

La conquista del Pamir por los rusos.—El Gobierno de Moscú, ha dado los nombres de Stalin y Lenin a los dos picos más elevados del Pamir ruso, el primero con 7.495 metros de altura y el segundo con 7.127. El pico Stalin fué conquistado el 3 de Septiembre de 1933 por la expedición Gorbunov, y el Lenin por la expedición Krylenko el 8 de Septiembre de 1934. Esta última expedición ha explorado también la cadena desconocida de Markansu, junto a Karakul, llamada la «Perla de Pamir».

El ferrocarril de Turán a Quangngai (Annam).—El 16 del pasado Enero, el Gobernador general Robin ha inaugurado la sección de vía férrea comprendida entre Turán y Quangngai (137 kms.), trozo integrante del recorrido Turán-Nhatrang que tendrá 548 kilómetros. La terminación de esta línea, calculada para 1936, asegurará la comunicación entre Hanoi y Saigón.

AFRICA

Un Congreso de hidrología Norte-sahariano.—El pasado día 19 de Abril se ha inaugurado el segundo Congreso de hidrología mediterránea y Norte-sahariano. El Congreso, bajo la presidencia del Dr. Russo, del Instituto Científico Cherifiano, abrió sus sesiones en Rabat, habiendo tenido una sesión principal en Tarudant y la de clausura en Casablanca. Los congresistas han visitado, además, el Anti-Atlas, el oasis de Akka, el valle medio del Dráa, Djebel Sirúa, valle del Sus y las comarcas de Agadir e Ida-u-Tanan.

El tráfico en el Africa Ecuatorial Francesa.—El desarrollo de una amplia red de carreteras, aun en construcción, en el Africa Ecuatorial Francesa, ha hecho aumentar de un modo rápido el número de vehículos. En 1924 en todo el Africa Ecuatorial Francesa se contaban sólo 30 coches automóviles. En 1930 se contaron 402 coches de turismo, 511 camiones, 250 camionetas y 37 tractores, o sean 1.200 vehículos. En 1931 el número de vehículos se elevó a 1.500.

La langosta en Africa.—En la actualidad se toman en el Africa del Sur enérgicas medidas contra la langosta. En la Colonia del Cabo son ya 62 distritos invadidos (es decir, una superficie de 575.000 kilómetros cuadrados). Las plantaciones de caña de azúcar en Zululandia y en Natal tuvieron el pasado año, por causa de esta plaga, una disminución en la cosecha final de 300.000 quintales.

La ruta de caravanas de las tres «T».—Vuelve a estar de actualidad la antigua vía caravanera que de Mequínez, Marraqués y Agadir va a Tombuctú por Tinduf y Taodeni, y que del nombre de estas tres últimas ciudades se llamaba «de las tres T». Un vehículo automóvil ha ensayado ver si dicha antigua ruta podría ser utilizada por tal clase de coches sin verificar costosas obras, y ha conseguido una velocidad horaria de 60 kilómetros, lo que hace suponer que bastarían de 40 a 50 horas para de uno a otro borde el Sahara. No obstante, la vía será objeto de reformas, lo que permitirá acortar la distancia entre Casablanca y Tombuctú en cinco días.

El comercio exterior de Madagascar en 1934.— En comparación con 1933, la estadística comercial de Madagascar señala una disminución de 13.680 toneladas en la importación y un aumento de 11.053 en la exportación. Las expediciones de café, no obstante haber sido azotadas las plantaciones por violentos ciclones a principios de 1934, han alcanzado este año la cifra de 14.336 toneladas, es decir, solo 900 menos que en 1933. También la vainilla figura en menor cantidad que en el pasado año, debido a medidas de standardización, que han obligado a los cultivadores a seleccionar severamente el producto para aumentar la calidad.

Japón en Abisinia.—Desde hace tiempo, el Japón persigue la concesión de ciertos territorios en Abisinia, para colocar su excedente de población, los que dedicaría, especialmente, al cultivo del algodón. Una de las comarcas en que con más interés se ha fijado es la situada en los alrededores del lago Tana. Aquí el Japón enviaría jóvenes y experimentados campesinos, los que, al contrario de los que marchan al Brasil, irían sin mujeres, ya que el Gobierno nipón vería con gusto que contrajeran matrimonio con hijas de «habescni», o casta superior. Es de prever, pues, la aparición de una raza mezclada en el territorio oriental del Nilo, cuyos representantes adoptarían la fe cristiana de los abisinios.

La población de la Unión Sudafricana.—El aumento de población en esta región africana se efectúa, sobre todo, a expensas de la inmigración, pues en el decenio 1923-1933, salieron 14.797 personas y entraron 32.455, lo que significa un balance a favor de 17.658. En 1930 se fijó un continente de emigración, y la cifra de emigrantes procedentes sobre todo de Europa oriental bajó súbitamente: por ejemplo, los lituanos, de 1.385 quedaron en 238.

Oro en Egipto.—El Gobierno egipcio ha decidido acometer la explotación de un filón de cuarzo aurífero que se encuentra en el Distrito de Sokkari, a 160 millas de Koffeir y a 35 del Mar Rojo. Esta empresa estaba ya hace tiempo planeada, pero los trabajos, que han de efectuarse en un terreno desértico y de absoluta carencia de agua, son penosísimos.

Un cálculo de la curva hipsográfica de Africa.—La geógrafa polaca Orkiszowna ha terminado un interesante estudio sobre hipsometría africana. Para ello, ha dividido al continente en siete cuencas fluviales de más de mil kilómetros de recorrido (Nilo, Senegal, Níger, Congo, Orange, Limpopo y Zambese), dos grupos de cuencas de menos de mil kilómetros y 21 cuencas interiores. Resulta que, calculando la superficie total de Africa (incluido Madagascar) en 29.838.114 kilómetros cuadrados, los terrenos situados bajo el nivel del mar representan el 0'08 de la superficie total; los que están entre 0 y 300 metros, el 22'4 por 100; entre 300 y 500, el 26'9 por 100; entre 500 y 1.000, el 28'6 por 100; más de mil, el 20'4 por 100.

AMÉRICA

Un Canal en Argentina.—Van a empezar las obras en la Argentina para la construcción de un Canal lateral en el río Bermejo, al Norte de Estado Tendrá una longitud de 750 kilómetros, con una diferencia de nivel, entre ambos extremos, de 250 metros. El Canal permitirá el paso de chalanas hasta de 300 toneladas.

Repoblación forestal para cambiar el clima.—La región de Middle-West, en los Estados Unidos, se encuentra siempre amenazada por la sequía, y para remediar tal condición el Gobierno ha decidido formar un inmenso bosque de 3.500 millones de árboles que estará terminado en diez años. Cubrirá una zona de unos 1.700 kilómetros de largo por 160 de ancho, o sean unos 32 millones de hectáreas. Todo ello originará un gasto de 75 millones de dólares, y la operación de replanteo empezará en 1936, a razón de 90.000 hectáreas por año.

Observaciones en el fondo submarino.—Hace cuatro años, el Doctor W. Beebe y el Sr. Barton descendieron, en la región de las Bermudas, a una profundidad equivalente a un cuarto de milla. En el pasado año han vuelto a descender, con ayuda de una «bathisfera», a una profundidad de 3.028 pies, y han recogido muy curiosos datos sobre la vida animal de grandes fondos, tomando fotografías de peces provistos de órganos luminosos.

Brasil, como país algodonero.—El algodón constituyó en el último año el segundo de los artículos de exportación en el Brasil, según su importancia. El primero de dichos productos de exportación fué el café, con 19'9 millones de libras esterlinas, el segundo, como hemos dicho, el algodón, con 3.995 millones, y luego el cacao, con 1'3 millones. En 1933, se produjeron 9.473 toneladas de algodón, y esta cifra saltó en 1934 a 110.408 toneladas. La perspectiva de la producción algodonera en el Brasil ofrece límites insospechados, pues pueden dedicarse a tal cultivo 90 millones de hectáreas, de las cuales, hasta ahora, sólo se utilizan 800.000.

Nueva línea aérea Estados Unidos-Hawai.—A mediados del pasado Abril ha sido abierta al tráfico la nueva línea Alameda (junto a San Francisco), a Pearl Harbour (estación naval situada no lejos de Honolulu). La distancia entre ambos puntos es de 3.500 kilómetros y será cubierta, regularmente, en diez y siete horas y media, con una velocidad media de 200 kilómetros por hora. Con esta línea, que hará servicio regular, se realiza una etapa en la futura comunicación aérea entre América y Asia oriental.

OCEANÍA

Reserva indígena en Australia.—De nuevo en Australia la atención del público se dirige hacia la precaria vida que arrastran los indígenas que quedan, y sobre la necesidad de reunirlos en «reservas». El Ministro del Interior ha recibido una comisión de indígenas, de pura raza, que le han manifestado la urgente necesidad de crear un Departamento federal de asuntos indígenas. En breve, pues, parece que se constituirá una reserva con este objeto.

La cosecha de trigo en Australia.—Según datos oficiales del Gobierno australiano, la última cosecha de trigo ha sido de 73'4 millones de quintales, cifra que significa un retroceso del 23 por 100, con referencia a la obtenida en el año anterior. Pero esta baja cosecha no significa más que una disminución llevada a cabo en los terrenos dedicados al cultivo del trigo.

TIERRAS POLARES

Una expedición polar rusa en avión.—El aviador Molokof (que fué quien salvó a los expedicionarios del «Cheljuskin»), ha partido de Moscú en dirección a las islas Dickson, esperando salvar la distancia de 8.000 kilómetros en cuarenta y cinco horas, con el itinerario Kazan, Sverdlovsk, Novosibirsk, Krasnojarsk, Tunguzka, Ijarda, Dudinka y Port Dickson. Realiza el viaje por encargo de la «Comisión para la exploración de los mares del Norte», con objeto de intentar la unión entre Siberia media y el mar de Kara.

Expedición americana al Antártico.—La expedición americana que salió en dirección a la Bahía de las Ballenas, en el Mar de Ross, ha realizado en trineo una de sus más importantes excursiones, llegando a alcanzar la cadena montañosa de la Reina Maud, lo cual contribuye a ampliar las investigaciones ya hechas por Gould en la expedición Byrd de 1929-1930.

Quince nuevas islas polares.— Han regresado a Leningrado los miembros de la expedición hidrológica de Nueva Zembla, organizada por el «Instituto Artico» de la U. R. S. S., y que había partido de su base el 12 del pasado Julio. Mandada por Ermolaeff, y sobre las dos canoas a motor «Ruskaia Gavane» y «Tikhy», visitaron el archipiélago Pakhrussoff, donde descubrieron quince islas con yacimientos de cobre y antracita. Sorprendidos por un brusco descenso de la temperatura, y ya dispuestos a invernar en los hielos, el rompehielos «Sedoff» los recogió, trasladándolos a Arkangel.

GENERALIDADES

Las grandes ciudades del mundo.—Según últimos cálculos, el número de grandes ciudades (es decir, de más de 100.000 hab.) existentes en el mundo es de 625. En ellas viven 250 millones de personas, o sea que de cada ocho habitantes de la Tierra, uno vive en una gran ciudad. El Estado que mayor número de «habitantes de gran ciudad» posee es Norte América (90, con 46 millones de hab.), y

le siguen Inglaterra (40, con 28), Alemania (58, con 24), Rusia (68, con 21'5), China (60, con 21), Japón (27, con 15'5) y Francia (18, con 10'7). Entre las 625 grandes ciudades citadas, 36 de ellas sobrepasan el millón, y seis (New York, Londres, París, Tokio, Berlín y Chicago) tienen más de cuatro millones, viviendo en estas seis, 40 millones de personas.

La flota mundial de buques-tanques petroleros.—El número de estos buques en todo el mundo alcanza, actualmente, la cifra de 1.052, con 7.279 toneladas, pero de este tonelaje, 2'5 millones son de buques de más de quince años de edad. De estos buques, Inglaterra posee (en miles de tons.) 2.120; Estados Unidos, 2.349; Noruega, 1.508; Italia, 294; Holanda, 243; Francia, 203; Alemania, 131; Suecia, 130; Japón, 129; Dinamarca, 91, y España, 68.

JOSÉ GAVIRA.

REVISTA DE REVISTAS

I AFRICA DEL SUR

- 1.—**The South African Geographical Journal.** Johannesburg. Volumen XVII. Diciembre de 1934.
- A. W. ROGERS : La constitución del Kalahari.
 - S. P. JACKSON : El clima de Johannesburg.
 - J. W. NANKIVELL : La Sociedad Geográfica de El Cabo.

II ALEMANIA-AUSTRIA

- 2.—**Geographische Zeitschrift.** Leipzig. Cuadernos 3, 4 y 5. Año XLI. 1935.
- K. HELBIG : La isla de Sumatra.
 - K. HIMER : Enseñanza de la Geografía en las Escuelas del siglo XVIII.
 - G. PFEIFER : La significación de frontera para los Estados Unidos.
 - S. PASSARGE : La formación del paisaje de los Andes de Colombia al Norte argentino-chileno.
- 10.—**Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft.** Viena. Tomo LXXVII. Núms. 10-12. 1934.
- F. MACHATSCHKEK : Aportaciones sobre la Geología glacial del valle superior del Inn.
 - R. ENGELMANN : Una carta de población en Austria.
 - E. OBERHUMMER : El 70 cumpleaños de Sven Hedin.
- 15.—**Verhandlungen der Geologischen Bundesanstalt.** Viena. Números 1 a 12. Enero a Diciembre 1914.
- J. SCHADLER : Hallazgos de fosforita en Austria Superior.
 - W. REINHARDT : Movimientos en el Monte Germula (Alpes Kárnicos).

- 19.—**Mitteilungen des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins.** Innsbruck. Núms. 2 a 5. Febrero a Mayo de 1935.
 H. HOFMANN : H. Herzing, un pintor de montañas.
 EPPNER : Protección de la fauna de montañas.
- 20.—**Deutsche Kolonial Zeitung.** Berlín. Año XLVII. Núms. 4 y 5. Abril y Mayo, 1935.
 M. GRUHL : El destino de Abisinia.
 R. SCHOBER : Aeroplanos sobre Africa.
- 23.—**Geographische Wochenschrift.** Breslau. Año III. Núms. 11 a 18. 27 Marzo a 12 Mayo 1935.
 S. SCHEPERS : Arabia, ¿una gran potencia del porvenir?
 E. WINKLER : Geografía del tráfico en Abisinia.
 J. GAVIRA : La Geografía española en la actualidad.

III ARGENTINA

- 1.—**Anales de la Sociedad Científica Argentina.** Buenos Aires. Tomo CXVIII. Entrega IV. Octubre, 1934.
 G. A. EPPENS : Situación del problema forestal argentino.
- 4.—**Boletín del Centro Naval.** Buenos Aires. Año LIII. Núm. 510. Enero-Febrero, 1935.
 J. V. D'OLIVEIRA : Papel del Médico en la Aviación.
 BARTIMEUS : Gitanos del mar.
- 8.—**Revista Geográfica Americana.** Buenos Aires. Director : J. Anesi. Año II. Núms. 16, 17, 18 y 19. Enero, Febrero, Marzo y Abril, 1935
 J. DE KINKELIN : Patagonia ante el turista.
 L. W. DE VIS-NORTON : Hawai, paraíso del Pacífico.
 A. VILLAFAÑE : La flora del Norte argentino.
 V. AMORIM : Petrópolis, ciudad de veraneo del Brasil.
 L. OQUENDO : El Lago de Maracaibo.
 A. CASSAGNE : Impresiones del Norte Argentino.

VII BRASIL

- 5.—**Revista do Museu Paulista.** Sao Paulo. Tomo XVIII. 1934.
 H. LUEDERWALT : El género «Publius».
 P. M. DE SILVA AYROSA : Diccionario portugués-brasileño y brasileño-portugués.

IX COLOMBIA

2.—**Revista Javeriana.** Bogotá. Tomo III. Núms. 12 y 13. Marzo y Abril, 1935.

J. M. RESTREPO SAENZ: Santa Fé de Bogotá en 1623.

G. GONZÁLEZ BRUN: Atlántida: leyenda que termina, historia que comienza.

XI CUBA

1.—**Revista de la Sociedad Geográfica de Cuba.** La Habana. Año VII. Números 3 y 4. Julio a Diciembre, 1934.

J. CABRUJA: El barco en la Historia.

G. PORTELA: Leyes geográficas que regulan la distribución de las industrias.

I. DE VELASCO: Explorando el Universo.

XIII CHILE

2.—**Boletín Minero de la Sociedad de Minería.** Santiago de Chile. Año L. Vol. XLVI. Núm. 416. Diciembre, 1934.

H. L. HAZEN: La extracción del azufre.

B. LEIDING: La Minería en Chile.

XIV CHINA

2.—**Bulletin of the Geological Society of China.** Vol. XIII. Números 1 a 4. Diciembre 1933 a Mayo 1934 y Septiembre a Diciembre 1934. Peiping.

J. S. LEE: Glaciación cuaternaria en el valle del Yang-Tse-Kiang.

C. LI Y S. CHU: Notas sobre la estratigrafía de los alrededores de la ciudad de Maiping.

P. TEILHARD Y W. C. PEI: Nuevos descubrimientos en Chukutien.

P. L. YUAN: Descubrimiento de un nuevo Dycnodonte en Sinkiang.

XVI ECUADOR

- 1.—**Revista Municipal**. Guayaquil. Año X. Núm. 12. Febrero, 1935.
REDACCIÓN: La prodigiosa exactitud del calendario de los indios mayas.

XVIII ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

- 1.—**Geographical Review**. Nueva York. Vol. XXV. Núm. 2. Abril, 1935.
L. G. JOERG: La Geografía y la planificación del territorio nacional.
E. N. TORBERT: Evolución del aprovechamiento del suelo en Lebanon (New Hampshire).
R. S. PLATT: El café en el Brasil.
- 2.—**The Bulletin of The Geographical Society**. Philadelphia. Volumen XXXIII. Núm. 2. Abril, 1935.
H. W. ELKINTON: Cuevas en Pensilvania.
W. H. MILLER: Método para determinar la importancia de los puertos.
- 3.—**Annals of The Association of American Geographers**. Albany. Volumen XXV. Núm. 1. Marzo, 1935.
W. W. ATWOOD: K. BRYAN: W. M. Davis, Maestro en Geomorfología y Geografía.
- 4.—**The Ohio Journal of Science**. Ohio. Vol. XXXV. Número 2. Marzo, 1935.
R. M. GEIST: Notas sobre la infección de pájaros por la *Mallophaga*.
B. G. ANDERSON: Regeneración de antenas en la *Daphnia magna*.
- 5.—**Boletín de la Unión Panamericana**. Washington. Vol. LXIX. Número 4. Abril, 1935.
M. PHILIPPS: El comercio de los Estados Unidos con América latina en 1934.
E. FERNÁNDEZ OLGUIN: El Dr. Simón Iriondo y la colonización de Santa Fé.

XXII FRANCIA

- 1.—**Annales de Géographie.** París. Año XLIV. Núm. 248. 15 de Marzo 1935.
 R. MUSSET : Problemas del trigo.
 J. GOTTMANN : La irrigación en Palestina.
 R. PESSET : El clima del Sahara.
- 2.—**Terre, Air, Mer. La Géographie.** París. Tomo LXIII. Números 3 y 4. Marzo y Abril de 1935.
 P. LYAUTEY : Geografía aérea.
 M. SENONES : Nomadismo en Mauritania.
 J. VELLARD : Seis meses en el país de los Karayos y Capayos.
- 12.—**Bulletin de la Société de Géographie.** Lille. Año LVI. Núm. 1. Enero-Febrero-Marzo, 1935.
 B. MEURISSE : La vida rural en el Cantón de La Grave (Altos Alpes).
- 16.—**Revue des Questions Coloniales et Maritimes.** París. Año LX. Número 463. Enero-Febrero, 1935.
 C. FIDEL : Inglaterra y la India.
 M. RONDET-SAINT : La enfermedad del sueño.
- 17.—**Bulletin du Comité d'Etudes Historiques et Scientifiques de l'Afrique Occidentale Française.** París. Tomo XVII. Núm. 3. Julio-Septiembre, 1934.
 R. MINOT : Contribución al estudio del río Senegal.
 R. PORTERES : La lluvia y el cultivo del café.
- 20.—**Revue de Géographie Marocaine.** Casablanca. Año XIX. Número 2. Abril, 1935.
 ROUX : Selección y cruzamiento en los rebaños ovinos de Argel.
 EYRAUD : La producción ovina en Marruecos.
- 22.—**L'Afrique Française.** París. Año XLV. Núm. 4. Abril, 1935.
 H. BOBIDION : Después de la tragedia de Bolobo.
 G. TILHO : El porvenir del T'chad.
- 23.—**Bulletin de la Société de Géographie d'Alger et l'Afrique du Nord.** Alger. Año XXXIX. 4.º trimestre 1934. Núm. 140.
 A. BEL : Nedroma, metrópoli musulmana de los Trara.
 L. BESSIERE : El Atlas de Argel y Túnez.

- 24.—**Bulletin de la Société d'Etudes Indochinoises.** Saigón. Tomo IX. Número 3. Julio-Septiembre, 1934.
 L. CHEVEY : La pesca en el Gran Lago de Cambodge.
 N. VAN LIEN : La lengua annamita y sus tendencias actuales.
- 31.—**Revue Economique Française.** París. Tomo LVII. Núm. 3. Abril, 1935.
 J. HERVIER : El ferrocarril del Ubanghi.
 BERTIN Y BRISSE : Del túnel bajo el Mersey al túnel de Gibraltar.

XXIV GUATEMALA

- 1.—**Anales de la Sociedad de Geografía e Historia.** Guatemala. Tomo XI. Núm. 2. Diciembre, 1934.
 T. OKADA : Estampas de Tokio.
 J. A. VILLACORTA : Vasijas mayas de Guatemala.

XXV HOLANDA

- 1.—**Bijdragen tot de Taal Land. El Volkenkunde van Nederlandsch Indie.** La Haya. Cuaderno 97. 1935.
 J. GONDA : Algunas observaciones sobre el contenido, composición y procedencia del «Agastyasparwa».
- 2.—**Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap.** Leiden. Núm. 3. Mayo, 1935.
 F. KROON : Holanda, según la «Tabula Peutingeriana».
 J. B. BRUNNING : El diluvial del O. de Brabante.
 G. J. VAN STEENIS : Vegetación malaya (continuación).
- 3.—**Annales du Cercle Archeologique du Pays de Waes.** Sint-Niklaas-Waas. Tomo XLVI. Entrega 2.^a. 1934.
 J. VAN VLIERBERGHE : Las Capillas del País de Waas.

XXIX INGLATERRA

- 1.—**United Empire. Journal of the Royal Empire Society.** Londres. Volumen XXVI. Núms. 4 y 5. Abril y Mayo, 1935.
 F. ANDERSON : Con la cámara fotográfica entre leones.
 L. O'KEEFFE : Notas de Rhodesia.

- 2.—**The Scottish Geographical Magazine.** Edimburg. Vol. LI. Número 3. Mayo, 1935.
 L. BAKER: Geografía académica de los siglos xvii y xviii.
 W. FOGG: Poblados de las altas montañas de Marruecos.
- 3.—**The Geographical Journal.** Londres. Vol. LXXXV. Núms. 4 y 5. Abril y Mayo, 1935.
 A. M. CHAMPION: El volcán Teleki y los campos de lava del Lago Rodolfo.
 R. A. BAGNOLD: Los movimientos de arena en el desierto.
 K. S. SANDFORD: Fuentes en el N.O. de Sudán.
- 4.—**Quarterly Journal of the Royal Meteorological Society.** Londres. Volumen LXI. Núm. 259. Abril, 1935.
 C. E. P. BROOKS y C. S. DURST: La circulación aérea nocturna y diurna durante los monzones en Somalia.
 J. CHAPMAN: La atmósfera lunar.
- 5.—**The Journal of the Manchester Geographical Society.** Manchester. Volumen XLV. 1934-1935.
 G. H. TUPLING: El viejo Manchester.
 E. DAVIES: Transhumancia ganadera en Gales.
 H. W. OGDEN: Bases geográficas de la industria del lino en Irlanda.

XXX ITALIA

- 4.—**L'Africa Italiana.** Napoli. Año LII. Núms. 1-2 y 3-4. Marzo-Junio y Septiembre-Diciembre, 1934.
 F. BEGUINOT: A propósito de los árabes y bereberes de Libia.
 C. ZOLI: La exploración del Sahara.
 A. TERUZZI: Política fascista en Libia.
- 5.—**Rivista delle Colonie Italiane.** Roma. Año IX. Núms. 3 y 4. Marzo y Abril de 1935.
 C. DELLA VALLE: La Dancalia y su explotación.
 A. FANTOLI: Una línea aérea de Roma a las Colonias de Africa Oriental.
 R. LEFEVRE: Aspectos de la expansión genovesa en el mundo.
- 6.—**Rassegna Economica deze Colonie.** Roma. Año XXII. Números 9-10 y 11-12. Septiembre-October y Noviembre-Diciembre, 1934.

- L. MASSA : El servicio fitopatológico en Eritrea.
 A. ARANI : Aspectos actuales de la economía de Libia.
- 8.—**Rivista del Club Alpino Italiano**. Roma. Vol. LIV. Núms. 3 y 4. Marzo y Abril, 1935.
 A. MANARESSI : El Cadore.
 I. GOLESSI : El lago Bordaglia.
- 12.—**Bolletino della R. Società Geografica Italiana**. Roma. Vol. XII. Números 2-3. Febrero-Marzo, 1935.
 V. MONTERNI : Resumen de las exploraciones del Sahara Líbico y el Tibesti.
 A. MICHELI : Para la historia de un puente (Venecia).

XXXI JAPÓN

- 1.—**Journal of Geography** (Impresa en caracteres japoneses. Organó de la Tokyo Chigaku Kyokway : Sociedad Geográfica de Tokio). Volumen XLVII. Núms. 553 y 554. Marzo y Abril, 1935.
 M. YOKOYAMA : Variedad de la población rusa.
 Y. ONISHI : Estudio geográfico de la emigración al Norte de China.
- 2.—**Journal of the Faculty of Science. Hokkaido Imperial University**. Hokkaido. Vol. II. Núm. 4. Octubre, 1934.
 T. YOSHIMURA : «Todorokite», un nuevo mineral manganésico.
 Z. HARADA : Sobre un nuevo hallazgo de «Pektolitas» en Japón.

XXXIII MÉJICO

- 3.—**Memorias y Revista de la Sociedad Científica «Antonio Alzate»**. México D. F. Tomo LIII. Núms. 1 y 2. 1931.
 J. GALINDO : El P. Eusebio Kino.
 P. ZULOAGA : La teoría de la evolución.

XXXV NORUEGA

- 1.—**Norges Geologiske Undersokelse**. Oslo. Núms. 140 y 141. 1934.
 G. HOLMSEN : Intrusiones de arcilla en 1930-1932.
 O. A. BRACH : Depósitos de feldespató.

- 4.—**Norske Geografisk Tidsskrift**. Oslo. Tomo V. Núm. 1. 1935.
 G. ISACHSEN : Adrien de Gerlache.
 A. SOYLAND : Bibliografía geográfica.

XLI SUECIA

- 3.—**Geografiska Annaler**. Stockholm. Año XVI. Cuad. 4. 1934.
 A. WALLÉN : Los trabajos de la Unión Americana de Geodesia y Geofísica.
 O. KULLING : Las formaciones llamadas «Hecla Hoek».
- 4.—**Ymer**. Stockholm. Cuad. 1. 1935.
 H. MUNTHE : Bloques tallados.
 C. BJORKBOM : Cartografía antigua sueca.

XLII SUIZA

- 1.—**Der schweizer Geograph**. Berna. Año XII. Cuad. 2. Marzo, 1935.
 E. WINKLER : En el Nordmark de Zurich.
 W. STAUB : Tectónica y formación del valle de Wallis.
 K. SUTER : Glaciarismo en los Alpes Apuanos.
- 2.—**Le Globe. (Organe de la Société de Géographie)**. Ginebra. Volumen LXXIII. Octubre 1933 a Mayo 1934.
 M. A. DOUROUZE : Finlandia.
 F. BLANCHOD : De Guinea a Tombocú.
 R. DURWARD : A través de las Montañas Rocosas.
- 6.—**Bulletin de la Société Neuchateloise de Géographie**. Neuchatel. Tomo XLIII. 1934.
 L. FELDE : Lodz, el Manchester polaco.
 CH. BIERMANN : Geografía y geógrafos en Polonia en 1934.
 T. DÉLACHAUX : Benguela.

XLV YUGOESLAVIA

- 3.—**Geografiski Vestnik**. Ljubljana. Año X. Núms. 1-4. 1934.
 O. REJA : Invasiones de aire frío y cálido en el Drava.
 S. ILESIC : Ciudades de la planicie de Ljubljana.
 I. RAKOVEC : Tectónica y orogenesis de los Alpes de Stein.

ESPAÑA

- 5.—**Boletín Mensual del Observatorio del Ebro.** Tortosa. Vol. XXV. Números 8 y 9. Agosto y Septiembre, 1934.
- 6.—**Revista de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.** Madrid. Tomo XXXI. Cuad. IV. Diciembre, 1934.
V. G. P. PAOLI: El magnífico caballero Bernardo Pérez de Vargas.
- 9.—**Revista General de Marina.** Madrid. Año LVIII. Febrero, Marzo, Abril y Mayo, 1935.
J. DE ARRIAGA: Un viejo y complicado sistema de reconocimiento en el mar.
S. TAGAKI: El Japón y su Marina.
- 11.—**Boletín de la Sociedad Española de Excursiones.** Madrid. Año XLIII. Trimestre 1.º de 1935.
- 12.—**Revista Peñalara.** Madrid. Año XXIII. Núms. 254, 255 y 256. Febrero, Marzo y Abril, 1935.
A. ABOS: El pico del Fraile o de Sopena.
E. RIBERA: Por la cordillera cántabro-astur-leonesa.
- 13.—**Bulletí del Centre Excursionista de Catalunya.** Barcelona. Año XLV. Núms. 478 y 479. Marzo y Abril de 1935.
L. PORTA: Exploraciones espeleológicas en la comarca de Tortosa.
J. GUILERA: Luis Trenker entre nosotros.
- 14.—**Bulletí del Centre Excursionista de la Comarca de Bagés.** Manresa. Año XXXI. Núm. 178. Marzo-Abril 1935.
J. PEDRO: Mosén Josep Guitart y el mapa de la comarca de Bagés.
- 16.—**Ibérica.**—Barcelona. Año XXII. Núms. 1.064 a 1.072. 23 Marzo a 18 Mayo 1935.
C. V. DRYSDALE: El problema del «viento del éter».
D. JIMÉNEZ DE CISNEROS: Ammonites y Belemnites.
H. DURÁN: La Parafina.
- 18.—**Resumen Mensual de Estadística del Comercio Exterior de España.** Madrid. Febrero y Marzo 1935.
- 19.—**El Siglo de las Misiones.** Bilbao. Año XXII. Núms. 254 y 255. Abril y Mayo, 1935.

- M. DOMENZANI : Las religiones del Japón.
- 21.—**Comercio y Navegación.** Barcelona. Año XLII. Núms. 483 y 484. Febrero y Marzo, 1935.
- 22.—**Africa.** Ceuta. Núms. 121 y 122. Enero y Febrero 1935.
- J. MÁS : La Flora de Tetuán y sus alrededores.
- A. JIMENO : Aspectos de la arquitectura musulmana.
- 23.—**La Guinea Española.** Santa Isabel (Fernando Póo). Año XXXII. Números 858 a 865. 24 Febrero a 14 Abril 1935.
- 28.—**Investigación y Progreso.** Madrid. Año IX. Núm. 5. 1935.
- R. GAST : Fotogrametría aérea.
- 29.—**Boletín de Información Americana.** Barcelona. Año IV. Núm. 34. Abril, 1935.
- 37.—**Boletín de la Academia Española.** Madrid. Tomo XXII. Cuaderno CVI. Febrero, 1935.
- 38.—**Boletín de la Academia Nacional de la Historia.** Madrid. Tomo CV. Cuads. 1 y 2. Julio-Diciembre, 1934.
- H. OBERMAIER : Una excursión a la fortaleza ibérica de Termancia.
- H. TRIMBORN : Una fuente olvidada de la Historia iberoamericana.
- 43.—**Religión y Cultura.** El Escorial. Año VIII. Núm. 89. Mayo, 1935.
- G. CASTRILLO : Alrededor del aniversario de Confucio.
- 46.—**Boletín Oficial de la Zona de Protectorado Español en Marruecos.** Madrid. Año XXIII. Núms. 7 a 13. 10 Marzo a 10 Mayo 1935.
- 47.—**Revista de Sanidad e Higiene Públicas.** Madrid. Año X. Números 3 y 4. Marzo y Abril, 1935.
- R. VARO y H. PARÍS : La fiebre de Malta en España.
- 48.—**Industria.** Madrid. Año XIII. Números 146 y 147. Febrero y Marzo, 1935.
- 50.—**Erudición Ibero Ultramarina.** Madrid. Año V. Núms. 19-20. Julio-October, 1935.
- FR. ATANASIO LÓPEZ : Juan Rodríguez del Padrón. Rectificaciones históricas.
- AMADOR LÓPEZ DE MENESES : Las primeras Embajadas rusas que vinieron a España (1525-1527).

J. GAVIRA.