

EL CORREO DE LUGO,

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

SE PUBLICA LOS DIAS 1, 5, 10, 15, 20 Y 25 DE CADA MES.

AÑO 1860.

La suscripción cuesta 12 rs. por tres meses, adelantados, tanto en Lugo como fuera, franco.—Se admiten sellos de cuatro cuartos.—La correspondencia, al Director de EL CORREO DE LUGO—Los pedidos y reclamaciones á D. Manuel Soto Freire.

NÚM. 25.

LUGO 20 DE SETIEMBRE.

FERRO CARRIL DE PALENCIA A LA CORUÑA.

Causas independientes de nuestra voluntad han retardado la publicación del siguiente artículo, el penúltimo de la tarea que nos hemos propuesto, y el mas interesante para la ciudad y provincia, en que nuestro periódico se publica. Tal vez parezca aventurado nuestro vaticinio; pero visto el rápido movimiento de construcción de las vías férreas en España, Galicia construirá la suya: es cuestión de vida ó muerte para sus cuatro provincias. O una rica animosa empresa construye toda la línea, ó el Gobierno, porque es cuestión de gobierno, de interés nacional, toma á su cargo la construcción de las secciones desde Leon á la Coruña. Si esto no sucediese, Galicia relegada en este rincón de la Península, lejos del movimiento general retrocedería al siglo XVIII, Galicia no sería España.

La necesidad de evitar ó vencer los obstáculos que la naturaleza del terreno presenta en Galicia á la construcción de la vía férrea y por otra parte la conveniencia de dirigirla por los países mas fértiles, mas productivos, conduce la línea que nos ocupa muy aproximadamente al centro de las cuatro provincias del antiguo reino, ventaja esta de inmensa importancia, porque así puede servir á las cuatro, como facilmente se comprende, y con claridad probaremos en este escrito.

En el anterior hemos mencionado los feraces territorios de la provincia de Orense, que cruza ó favorece nuestra gran línea. Semejante rápida reseña hacemos hoy de los de la provincia de Lugo, y al tratar de esta deseáramos disponer de mas tiempo y espacio para hablar estensamente de sus fértiles valles; de sus prados; de sus rios, risueñas productivas riberas, y frondosos bosques de castaños, pues nos unen á este país las mas dulces afecciones del corazón, que si bien es verdad somos españoles: ante todo, no reprobamos sin embargo ese espíritu de provincialismo siempre que no traspasa los límites, que la unidad y el bien general de una nación tienen derecho á señalar á tan legítimo y puro sentimiento. Si todos los españoles fuesen igualmente adictos á sus respectivas provincias como lo son á las suyas los vascos, catalanes y asturianos, resultaría de esos amores provinciales, reunidos en el foco del bien comun, de la nacionalidad, un verdadero amor patrio, que desgraciadamente ha parecido alguna vez no existir en España, ó ha corrido gran riesgo de extinguirse en la atmósfera urente de nuestras discordias civiles.

Al entrar nuestra gran vía férrea en la provincia de Lugo, cruza uno de los puntos de mas importancia y celebridad, que obligó por cierto á los diligentes entendidos ingenieros, segun podemos observar en un croquis del trazado que tenemos á la vista, á verificar dos diferentes estudios en un reducido espacio de terreno. Hablamos de Montefurado, no precisamente del pueblo situado á las orillas del Sil, sino del famoso monte, que le dá nombre, y por el cual pasan tres diferentes caminos. Este túnel, el mas antiguo del mundo, fué abierto por los romanos en tiempo del emperador Trajano, y á pesar de los diez y siete siglos transcurridos se conserva en tan buen estado, que casi puede asegurarse se conocen aun las señales de los picos que lo abrieron.

Parece que al horadar este monte se propusie-

ron los romanos, evitando la gran vuelta que daba antes el rio Sil al rededor de un contrafuerte ó colina de mil y quinientas varas de longitud, y utilizando el pingüe terreno del antiguo cauce, establecer por medio de este gran puente natural, fácil comunicacion en los trabajos emprendidos en ambas orillas del Sil para la explotación del oro, su objeto principal, en la que se ocupaba un número muy considerable de brazos. Está abierto este canal en pizarra dura, y en piedra de la misma calidad abrieron los atrevidos constructores un cauce nuevo contra la corriente, y otro agua abajo. Las bocas, de figura irregular, tienen unas diez y ocho varas de ancho, y la misma altura, siendo la mas notable la de la salida del agua, en la cual hay un desmonte de unas setenta y cinco varas. En rigor la parte de túnel no llega á noventa varas de longitud, pero el nuevo cauce, que tiene veinticinco varas de ancho, y mas de diez de profundidad, mide en longitud contra la corriente unas setecientas varas con dos saltos para moderarla, y unas doscientas varas agua abajo.

El Sil describe en este paraje, antes de pasar Montefurado, tres curvas como tres ondas de un feston, que pueden salvar el ferro-carril, ó por medio de tres túneles y tres puentes, ó por un solo túnel, que evite aquellas costosas construcciones. Estos son los dos estudios que hemos indicado, y parece que el último es preferible. El célebre túnel se halla dentro del término del partido judicial de Quiroga, uno de los territorios de la provincia de Lugo de mas seguro floreciente porvenir si llega á tocar un dia las ventajas de las rápidas vías de comunicacion, pues ademas de sus productos rurales, trigo, centeno, castañas, lino, vinos, frutas, legumbres, aceite, pesca, ganado, maderas de construcción y minas de hierro, existen muchaserrerías con gran número de martinets, telares de lienzo y de picote, molinos harineros y una fábrica de curtidos. La villa de San Martín de Quiroga es la capital del partido con 327 almas de población, situada en el ángulo que forman en su confluencia las márgenes derechas de los rios Sil y Quiroga. A corta distancia se halla el antiguo castillo de Novaes, honorífico timbre del condado de Torre-Novaes de Quiroga.

La provincia de Lugo que ocupa proxímadamente el centro del antiguo reino tiene 400.000 almas de población, dilatada costa y varios puertos. Riegan su territorio innumerables arroyos, rias y rios caudalosos, y es tan vario en sus producciones como el de las demas provincias de Galicia. Sus valles son fertilísimos, pues producen trigo, centeno, frutas esquisitas, vinos y abundantes y excelentes pastos, que crían ese número considerable de cabezas de ganado mular, vacuno y de cerda, las mas suculentas y sabrosas carnes que se comen en España y aun fuera de ella; así es que se aumenta considerablemente su exportacion. Es Lugo la provincia de los prados artificiales, que mejor llamaríamos de regadío, pues todo el artificio consiste en dirigir su riego, siendo pocos los labradores que los cultivan y los riegan, mejorando sus plantas alimenticias, como se hace en otros países de Europa.

La proyectada línea de ferro-carril de Galicia, cruza los arrabales de la ciudad de Lugo, capital de la provincia de su nombre, pues pasa por la intermediacion de sus célebres baños sulfurosos; conocidos y apreciados de los romanos, mencionados por Plinio y otros antiguos escritores, y largos años abandonados ó descuidados por nosotros, sin embargo de sus admirables cualidades medicinales. La ciudad de Lugo, situada en el camino real de Madrid á la Coruña en una elevacion de 770

varas sobre el nivel de la mar, queda á una distancia de 1.000 pasos del ferro-carril. Es sede Episcopal con el privilegio tal vez único en la cristiandad de conservar manifiesto el Santísimo Sacramento dia y noche, en la suntuosa capilla mayor de su catedral. En la dominacion romana fué convento jurídico, capital de diez y seis distritos, residencia del legado imperial, corte alguna vez de los suevos y teatro de grandes hechos históricos en la edad media. Con los barrios de estramuros tiene Lugo 9.000 almas de población. Hay en la ciudad y sus arrabales nueve fábricas de curtidos, dos de sombreros, una de cerveza, dos de almidon y crecido número de telares caseros.

Una vez construido el ferro-carril, esta ciudad, distante entonces dos ó tres horas de la mar, será el verdadero puerto de su provincia, depósito general de sus frutos, de sus lienzos y ganados, centro de producción y de consumo, sostén y alimento de la explotación de la vía férrea. El aislamiento, la larga incomunicacion de Galicia con el resto de la península, y mas que todo nuestra habitual funesta apatía, unicamente pueden explicar como no es populosa, floreciente una antigua ciudad situada en la carretera real de la corte á la Coruña, á orilla de uno de los rios mas caudalosos de España, que en Galicia nace, corre y desemboca en la mar, capital de mas de mil pueblos agricultores con su iglesia, centro de una considerable industria fabril doméstica y de una gran riqueza pecuaria. Mas ¿de qué servía una carretera que solo tenía de real su mal estado, susto de tragineros y de las empresas de diligencias? ¿De qué sirve un caudaloso rio, cuyas aguas no se utilizan ni en grandes artefactos ni para navegacion ni para riego? ¿Qué es la industria empírica estacionaria? La pobreza de los pueblos, así rodeados de tantas riquezas naturales, de tantos elementos de prosperidad, es una acusacion, y síntoma grave tambien de una profunda lesion orgánica en su existencia política y civil.

El trazado del ferro-carril de Galicia pasa por varios pueblos, algunos de importancia, de la provincia de Lugo, por Rivas-Altas, situado en las orillas del Cabe, Rubian de Cima, Piñeira, Barbadelo con excelentes pastos, Lousadela, Villafiz, en la orilla izquierda del Neira, Quínte, en la fértil orilla derecha del Miño, Meilan, Baamonde, Mondoy, Cela, Burgo y otros. A corta distancia del trazado hallamos á Ver, Bóveda, Rubian de abajo, Rivas-Pequenas, Teilan y Sárria, villa esta con cerca de mil almas de población, situada sobre la margen derecha del rio de su nombre, con hermosa vega, fértil campiña, excelentes pastos, territorio muy rico en ganado vacuno, que comprende varios pueblos situados en la feraz ribera del Miño. Entre los que se hallan á alguna mayor, aunque poca distancia de la línea, mencionaremos á Puertomarín, Samos, Paradela, Páramo, Láncara, Otero de Rey, Rábade, Begonte, Valdómar, Villalba y Guitiriz con célebres salubres aguas minerales, largo tiempo en increíble lastimoso abandono. Villalba población de importancia es villa de cerca de mil almas, situada en la orilla izquierda del rio de la Magdalena, es cabeza de partido judicial, uno de los graneros de la provincia; tiene una feria todos los meses y dos mercados en la semana. Láncara es villa de mas de trescientas almas, con frondosos bosques de castaños, y excelentes pastos.

La población de mas importancia que cruza el trazado del ferro-carril de Galicia en la provincia de Lugo, si se exceptúa esta ciudad, es Monforte de Lemus, situado en las orillas del Cabe, capital del fértil y hermoso valle de Lemus, que riegan el Miño y el Sil, y cabeza de partido judicial, país muy

rico en ganados y excelentes vinos antes de la fatal epidemia del oidium. Desde Valladolid á Monforte, puede considerarse el ferrocarril de Galicia como tronco, como via general que favorece grandemente, y sirve á la vez á ricos territorios de Castilla, á la provincia de Palencia, á la de Leon, de empalme en esta á la linea de Asturias, al Vierzo, á Ponferrada, á fértiles comarcas de la provincia de Orense y á la provincia de Lugo. En Monforte en este punto importantísimo del estenso trazado de una linea de noventa y ocho leguas, que tal es su trayecto en el primitivo estudio desde Valladolid á la Coruña, se resuelve fácil y naturalmente el gran problema, porque despues de favorecer esta gran via á Castilla, á Leon y Asturias, sirve tambien, vifurcando en dos puntos, á las cuatro provincias de Galicia, al grande puerto de Vigo «unó de los mas famosos del mundo,» segun Antillon, al de la Coruña, al del Ferrol primer arsenal de la marina española, á la fértil hermosa provincia de Pontevedra, por medio de un pequeño ramal desde Redondela, á la provincia de Orense, á la de Lugo, á la de la Coruña, en una palabra, á toda Galicia. Para conseguir tan grandioso objeto, desde Monforte la cuestion, como se ve, es ya de ramales; puede construirse uno, segun acabamos de indicar desde esta villa á Vigo por Orense, y vifurcando otra vez la linea á algunas leguas despues de la ciudad de Lugo, segun el proyecto del hábil ingeniero militar que citamos mas adelante, dirigir otro ramal al Ferrol, y seguir la linea á la ciudad y puerto de la Coruña. «Desde la capital del Valle de Lemus, decia un diario de Madrid, hablando de este proyecto (*El Critério* de 7 de Marzo de 1857) debe vifurcar la linea en tres ramales, á Vigo, Coruña y Ferrol. Estos tres ramales se continuarán, á no dudarlo, con los esfuerzos reunidos de las cuatro provincias hermanas del antiguo reino de Galicia, y con el auxilio eficaz del Gobierno, de la Reina y del Parlamento.»

Con este simultáneo poderoso esfuerzo, pensamos tambien nosotros que se verifique y tenemos fundamento y aun derecho para creerlo asi. «El Gobierno, dice la ley, dispondrá se hagan desde luego los estudios, ó se completen los que haya comenzados sobre las lineas generales de primer órden,» y dispone que para cubrir los gastos de estos trabajos «se consignen en el presupuesto ordinario las cantidades necesarias.»

Sin la union, sin los recursos, sin los esfuerzos simultáneos de las cuatro provincias de Galicia no conseguirán jamas, disfrutar las cuatro de las ventajas del ferrocarril de Palencia á la Coruña. Sin la concurrencia mercantil, sin las producciones naturales y fabriles de las cuatro provincias hermanas no podrá sostenerse su explotacion. En la naturaleza moral y en la material, dice un eminente escritor contemporáneo, toda fecundidad procede de la union, la union es la fuerza. No se olviden los hombres de capital y de influencia del antiguo reino de Galicia. El provincialismo exagerado, esclusivo, intolerante, nunca hizo bien alguno á los pueblos, es síntoma de atraso, enemigo del espíritu de asociacion, rémora de todo progreso. Una sola provincia de Galicia no puede construir una via férrea, y menos conservarla, sostener su material, alimentar su movimiento y explotacion. Aun las cuatro provincias, unidas por un mismo interés, necesitan indudablemente para realizar este gran pensamiento, del auxilio del Gobierno, de la cooperacion de las provincias limítrofes, de Leon, de Asturias, de Castilla y del movimiento general de las demas vias férreas de la Península.

Y en medio de este movimiento general permanecerán inmóviles apáticas las provincias de Galicia? ¿Por qué han de ser para ellas dorados sueños, ilusiones de proyectistas los mismos medios que levantaron á otros pueblos de su pobreza y abatimiento? ¿Son acaso menos vigorosos los brazos de nuestros agricultores que los de esos hombres de la raza anglo-sajona, que en clima mas riguroso, pero en la misma latitud norte de las provincias de Galicia, en el espacio de medio siglo convirtieron los desiertos en poblaciones ricas y florecientes? ¿Es por ventura imposible la construccion de un ferrocarril en Galicia? Los extranjeros, dice el laborioso é ilustrado ingeniero Señor Don Francisco Coello, nos han trazado á su antojo prolongadas cordilleras donde mejor les ha parecido, dividiendo en general por largas y encrespadas lineas de sierras las cuencas de nuestros rios principales y arroyos mas insignificantes... «Todas estas irregularidades, dice despues hablando de las verdaderas cordilleras, que presenta en realidad la estructura de la península, hacen que no se encuentren en ellas las grandes dificultades, las imposibilidades, que debian esperarse, y que por el contrario, muchas de las cordilleras en sus rápidas depresiones ó en las gar-

gantas por donde las cruzan los rios, ofrecen pasos cómodos á los ferrocarriles, siendo mucho menores los obstáculos, que los que deberian esperarse al examinar en globo el aspecto montañoso de España, y tal vez mas cortos que en otros paises casi llanos.»

La ciencia ha pronunciado su fallo. El estudio de la gran linea de Galicia prueba que es realizable sin obra alguna «de extraordinarias dimensiones» segun lo manifestó el periódico oficial de obras públicas. Ahora bien: ¿será posible que para la construccion de una via férrea de las mas importantes de la península, que interesa inmediatamente á todo el antiguo reino de Galicia, á otras provincias limítrofes, á los puertos del Mediterráneo, á toda España, no se reúnan suficientes capitales en esas mismas provincias, en las Antillas y en todo el mundo comercial? Nosotros no lo dudamos un instante, porque confiamos en la Providencia, y de ella esperamos la verdadera regeneracion de nuestra querida patria.

Asi en la esfera política, en la industrial como en la moral y religiosa, hombres de fé viva y convicciones profundas descubrieron nuevas vias, nuevos mundos. Grandes cosas, inmensos beneficios hicieron á la humanidad. ¿Y qué nuevos horizontes descubrieron, que hicieron de grande, de sublime, los escépticos y los incrédulos? El simbolo de su triste filosofia.... nada.

NICOLAS PARDO PIMENTEL

Por un descuido, en las primeras listas de suscripcion de acciones para el ferrocarril, ha dejado de incluirse el nombre del Sr. D. José Maria Muñiz, de Vivero, con 20, ó sean 40,000 rs.

Por Real decreto del 7 se ha aprobado el plan de carreteras formado en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 6.º de la ley de 22 de Julio de 1837, segun el cual corresponden á las cuatro provincias de Galicia las siguientes:

PROVINCIA DE LA CORUÑA.

Carreteras de primer órden.

Madrid á la Coruña por Adanero, Benavente y Lugo.	}	221
Lugo á Santiago por Arzúa.		
Rábade al Ferrol por Villalba.		
Betanzos á Juvia por Puentedeume.		
Orense á Santiago por Lalin.		

Carreteras de segundo órden.

Coruña á la Guardia por Ordenes, Santiago, Pontevedra, Redondela y Vigo.	}	324
Coruña á Curcubion por Carballo.		
Santiago á Curcubion por Negreira.		
Betanzos á Lalin por Curtis y Menjaboy.		
Ferrol á Santa Marta de Ortigueira.		

Carreteras de tercer órden.

Betanzos al meson del Viento.	}	409
Curtis á Malpica por Ordenes y Carballo.		
Goyanes á Lage.		
Boimorto á Puebla de Santa Eugenia por Arzúa, Puente Ulla y Padron.		
Negreira á Camariñas por Santa Comba y Aguada.		
Santiago á Múros por Noya.		
Noya á Son.		
Padron á Noya.		
Puentedeume á Mugarlos y Seijo.		
Vivero á Santa Marta de Ortigueira.		

Total. 954

PROVINCIA DE LUGO.

Carreteras de primer órden.

Madrid á la Coruña por Adanero, Benavente y Lugo.	}	493
Cereza á Rivadeo por Meira.		
Lugo á Santiago por Arzúa.		
Nadela á Valdeorras por Sarria y Quiroga.		
Puente Rábade al Ferrol por Villalba.		
Villalba á Lueca por Mondoñedo.		
Cabreiros á Vivero.		

Carreteras de segundo órden.

Lugo á Fonsagrada por Meira.	}	439
Puebla del Brollon á Orense por Monforte.		
Puente de Menjaboy á Orense por Chantada.		
Betanzos á Lalin por Curtis y Menjaboy.		

Carreteras de tercer órden.

Vega de Rivadeo á Navia de Suarna por Grandas de Salime.	}	223
Fonsagrada á Ouviaño.		
Puebla del Brollon á Incio.		
Castro Caldelas al ferrocarril de Palencia á la Coruña.		
Sarria á Baralla.		
Rivadeo á Vivero por Foz.		
Villanueva de Lorézana á Barreiros.		
Vivero á Santa Marta.		
Monforte á Cadron por Chantada.		

Total. 857

PROVINCIA DE ORENSE.

Carreteras de primer órden.

Villacastin á Vigo por Avila, Salamanca, Zamora y Orense.	}	384
Ponferrada á Orense por Puebla de Tribes.		
Nadela á Valdeorras por Sarria y Quiroga.		
Barbantiño á Pontevedra por Carballino.		
Orense á Santiago por Lalin.		

Carreteras de segundo órden.

Puente de Menjaboy á Orense por Chantada.	}	170
Puebla del Brollon á Orense por Monforte.		
Orense á Portugal por Celanova y Bande.		
Allariz á Rivadavia por Celanova.		
Gudiña á Viana.		

Carreteras de tercer órden.

Viana al Barco de Valdeorras.	}	101
Viana á Puebla de Tribes.		
Verin á Chaves.		
Verin á Caldellinas.		
Rivadavia á Carballino.		
Castro-Caldelas al ferrocarril de Palencia á la Coruña.		

Total. 652

PROVINCIA DE PONTEVEDRA.

Carreteras de primer órden.

Villacastin á Vigo por Avila, Salamanca, Zamora, y Orense.	}	458
Barbantiño á Pontevedra por Carballino.		
Orense á Santiago por Lalin.		

Carreteras de segundo órden.

Coruña á la Guardia por Ordenes, Santiago, Pontevedra, Redondela y Vigo.	}	492
Pedre á Lalin.		
Betanzos á Lalin por Curtis y Menjaboy.		
Porriño á Tuy.		

Carreteras de tercer órden.

Silleda á Carril por Galdas de Reis.	}	359
Pontevedra á Villagarcía y Cambados.		
De la carretera de Pontevedra á Cambados á Carril.		
Pontevedra á Grobe por San Genjo.		
Pontevedra á Cangas.		
Monforte á Lalin por Chantada.		
Puente Caldelas á la Barca Filgueira por Cañiza.		
La Guardia á Salvatierra por Tuy.		
Puenteareas á Salvatierra.		
Porriño á Ramallosa.		
Vigo á Tuy por Gondomar.		
Porriño á Redondela.		

Total. 709

SECCION OFICIAL.

Por Real órden de 8 del actual se dictan reglas para llevar á cabo la organizacion de las Escuelas industriales conforme á los programas generales de enseñanza de Ingenieros químicos y mecánicos.

Por Real decreto de 21 de Agosto último se dispone el modo de realizar la ejecucion del Convenio celebrado con la Santa Sede en 25 de Agosto del año último.

Por otro de 8 del actual se manda proceder á nueva eleccion de Diputado á Cortes por el distrito de la Palma, provincia de Huelva.

NOTICIAS.

DESPACHOS TELEGRÁFICOS.

Paris 13.—El baron Tayllerand, nuestro ministro en Turin, viene á Francia. La legacion queda á cargo de un encargado de negocios.

Marchan mas fuerzas francesas á Civita-Vechia. Lamoriciere concentrado en Ancona á la cabeza de un ejército de 8,000 hombres. Escriben que las líneas de Ancona deben ser atacadas por un ejército piomontés de 45.000 hombres.

Londres 13.—«El Morning-Post» desmiente la noticia de «El Nord», de que Inglaterra, Austria y Prusia han formado alianza contra Francia.

Turin 13.—Las tropas Reales han obtenido un triunfo, atacando y tomando á Pésaro. Mil doscientos alemanes prisioneros. Monseñor Bella prisionero y conducido á Turin.

Turin 14.—Las tropas sardas han tomado á Perusa despues de un terrible combate. Han quedado en su poder 1.600 prisioneros, y entre ellos uno de los jefes de las tropas pontificias M. Smith.

Turin 14.—El general Cialdini ha entrado en Fano, donde ha cogido 300 prisioneros. El general Fanti ha sido nombrado comandante en jefe de los dos cuerpos movilizados destinados á operar en el teatro de la guerra.

La «Opinione» anuncia ya, que no habiendo accedido el cardenal Antonelli á la demanda del Gobierno sardo el conde de Minerva ha salido de Roma.

Paris 14.—La llegada de los presos de Siria ha irritado á la soldadesca y al populacho de Constantinopla pero el Cuerpo Diplomático ha felicitado al Sultan por este primer acto de justicia.

El Ministro francés en Nápoles se embarcó allí con todo el personal de la embajada. Los representantes de las otras potencias vuelven tambien á sus respectivas naciones.

El movimiento revolucionario de las Marcas y de Umbria, cuya dirección está en Bolonia, no se extiende por el país. Se desmienten las proclamas atribuidas á Lamoriciere amenazando de muerte y saqueo, y se atribuye la invencion de ellas al Gobierno revolucionario.

Paris 16.—SS. MM. II. que han obtenido un recibimiento entusiasta en Ajaccio, dejaron ayer aquella ciudad con objeto de embarcarse para la Argelia.

Turin 15, por la mañana.—El General Cialdini ha hecho 200 prisioneros en Sinigaglia, y ha tomado el camino de Ancona. El Rey ha salido. Monsieur Brenier regresa á Francia.

Turin 15, por la noche.—En la toma de Perusa, por las tropas sardas, las pérdidas sufridas por estas en el combate que hubo en las calles fueron leves.

Los periódicos de esta capital se lamentan de la retirada del Ministro francés Mr. Talleyrand.

FOLLETIN.

CARACTER Y COSTUMBRES DE LOS TURCOS.

(Continuacion.)

cosas que conoce; y la igualdad de ánimo y sossegada de que gozan, parecen propias para desanimarnos de las inquietas investigaciones de nuestra activa curiosidad.

Acostumbran los turcos á tomar opio, desde diez hasta cien granos al dia; pero es raro que se queden borrachos de resultados de esta bebida. El que se vicia en el opio, es mirado entre ellos, con el mismo desprecio y lástima que entre nosotros el borracho.—Se preparó el opio con varios jarabes y jugos de yerbas, que le dan un gusto muy agradable. Lo toman á cucharadas ó bien en pastillitas en que están grabadas las palabras *mash allah*, que significa *obra de Dios*.

Los turcos gustan del opio, no tanto por la cualidad que tiene de embriagar, como porque creen, que aumenta las fuerzas, y así se sirven de él preferentemente para aliviar los efectos de una fatiga extraordinaria. Los correos tártaros, que andan muchísimo, hacen siempre uso del *mash alah*. Sin embargo el uso del opio vá disminuyendo á proporción que se vá generalizando el uso del vino.

VARIEDADES.

UN GEMIDO CON VARIACIONES.

Id y arrojad sobre su tumba flores,
Pues no esperó para adornar su sien,
La corona nupcial de los amores,
Y preparadme mustio y sin colores
Un ramo de ciprés á mi tambien.

Era una hoja, que á otra hoja unida
La sábia un solo tallo alimentó;
Faltóle al tallo el manantial de vida
Cayó al suelo una hoja desprendida
La otra desprendiéndose quedó.

¡Ay! ¿dónde vá la ráfaga de viento
Con que el cierzo anunció la tempestad?
¿Porqué en su remolino turbulento
No arrastró la otra hoja, en el momento
Que puso entre las dos la eternidad?

Bella es la luz del sol; ¿mas para el ciego
Que valen sus colores, su arrebol,
Si no halla en su mortal desasosiego
Sino un eterno manantial de fuego,
Que sus sienes devora en ese sol?

¿Porqué mirar como un delirio insano
El caminar de otra existencia en pos,
Cuando buscamos en el mundo en vano
El bien, que por su influjo soberano,
Solo nos dá con su presencia Dios?

¿Que es el mundo? ¿Que es la vida?

Vago punto en lo infinito,
Que no alcanza á comprender
El pensamiento mezquino.
Nacemos y no alcanzamos
A saber porque nacimos;
Moriremos, sin saber
Porque causa hemos vivido.
Son los años escalones,
Que contra gusto subimos,
Hacia donde nos prepara
La eternidad un asilo.

Pero el caso es vivir, vivir gozando;
Reir, comer, bailar; ¿que importa, pues,
Averiguar porque, como, ni cuando
Vivimos los que andamos en dos pies?
El tiempo entre placeres ir matando,
Que el mismo al fin nos matará despues;
Máximas que repite, siendo rico,
Cuando empieza á engordar todo borrico.
Verdad es que la tierra es cosa bella,
Y el que no piense así piensa muy mal,
Divertida la gente que anda en ella,

Los baños de los turcos se parecen á las lustraciones de los antiguos, y son muy diferentes de la inmersión parcial, ó total, que nosotros llamamos baño. Para ellos es al mismo tiempo un placer, y una ceremonia de Religion.

Los gobernantes tienen el mismo cuidado en edificar y mantener baños públicos en la capital, que el gobierno romano tenia en su tiempo. Así pues, hay en Constantinopla ciento treinta baños públicos. La forma de estos edificios es siempre la misma, un baño se compone de dos salas embovedadas, que reciben escasa luz de lo alto. La primera sirve de vestibulo, ó antesala; la segunda se calienta con unos hornillos, para que suden los que se bañan. En medio de esta sala hay un asiento de mármol para sentarse el bañista, á quien dos hombres con un cepillo de pelo de camello y jabon oloroso, lavan y frotan todo el cuerpo. En saliendo de allí pasa por lo comun una hora en el vestibulo echado en una de aquellas camas, que estan colocadas circularmente y fuman su pipa como en el café. Pasado este tiempo, parece que pueden salir á la calle sin reparo alguno. El calor de los baños es por lo comun de treinta grados del termómetro de Reamur.

La ley de Mahoma prohíbe el uso de la vagilla de oro, ó de plata, y encarga la sencillez en todas las cosas de la vida. Pero pocos siguen este precepto, siendo muy comun el lujo de criados, caballos, y aderezos, y la profusion de alhajas y bordados de

Sobre todo mirada en carnaval (1).
Cada muger es una hermosa estrella,
Colocada debajo de un fanal,
Que tal piensa un galan barbilampino
Al hacerle cosquillas el cariño.

Luego la variedad: en poco espacio
Un monte, un llano, un rio es un primor;
Cerca de una cabaña está un palacio,
Junto á un buho cantando un ruiseñor,
Desde el inmundo fango hasta el topacio,
Y desde la agudeza al estupor
El alma y los sentidos se pasean,
Y entre tanta belleza se recrean.

Y los hombres! El uno casi mudo,
El otro charlatan; feroz aquel,
Este amable; aquel otro mofletudo
Y el de acullá mas fino que un papel;
Ese pequeño y listo, ese otro rudo,
Mas alto que la torre de Babel,
Parece que una mano muy maestra
Cocinar se propuso una menestra.

Y las mugeres!! ¡Ah! cuantas beldades!
Blancas morenas, ¡y cuan feas muchas!
Esbeltas, como célicas deidades,
Sin sustancia, rechonchas, larguiruchas:
Pasan de su belleza las edades
En oír y en contar mil paparruchas,
Y llega la vejez rugosa y negra,
Y á la mas linda la convierte en suegra.

Y el amor!!! ¡El amor! esa es la fuente
Donde bebemos dicha y placer;
Todo poeta de inspirada frente
De ese modo espresó su parecer.

Lo pintaron un niño antiguamente
Robusto, hermoso, y con un gran poder:
Buscándolo un filósofo mas bajo,
En figura lo vió de escarabajo.

El amor, y los hombres, las mugeres,
Con agua, y aire y sol, aqui en la tierra,
Con tantas plantas y con tantos seres
¡Con tanto animalito como encierra!
¿Como no han de gozar? Tantos placeres
Es tener que dejar cosa que aterra!
Pero ¿quien sabe? acaso el otro mundo
Tendrá de risa un manantial fecundo!

¿Que es el mundo? ¿Que es la vida?

Tránsito desde la nada,
Para pasar á otro mundo
Donde solo el alma pasa.
Un esqueleto por prenda
Le queda á la tierra en paga
De el bien que ella nos prestó,
Que bien á pagarle alcanza.
A cada cual devolvemos

(1) Estos versos fueron escritos y publicados durante el carnaval de 1850, en momentos en que padecía su autor una grave enfermedad.

oro y plata. En Constantinopla apenas se presenta en público un rico sino á caballo y con numeroso acompañamiento. En mantener este boato consumen considerable parte de sus rentas. El salario de los criados es corto; pero en cambio sus obligaciones están respectivamente limitadas á una cosa: uno dá la servilleta, otro sirve el café y así sucesivamente, y por ningún motivo querrán hacer lo que es fuera de su cargo.

Los caballos árabes ó turcos son notables por su hermosura y perfeccion con que se les enseña. Igualmente se gasta mucho lujo en las chulupas. Están labradas, pintadas y doradas con suma riqueza, y ademas hay en ellas almohadones de telas de sumo precio. El número de los rémeros demuestra la clase del dueño. Los barqueros y marineros turcos son muy hábiles en su oficio y por lo comun muy atentos, cosa notable para gentes de su clase.

En Turquía no se conocen los coches, pues no puede darse este nombre, á unas pesadísimas máquinas ó carros que sirven para que viajen harénes enteros: son como unas grandes jaulas pintadas y doradas, puestas sobre un juego de ruedas pesado y sin resorte alguno.

Los ricos gastan tambien mucho lujo en sus pipas: las hacen de ámbar, de la madera del jazmín, y de una hermosa porcelana, que se fabrica en la Romelia. Lo largo del cañon de la pipa indica la clase del que la fuma, y las hay que tienen seis ó

Nuestra existencia prestada,
A la tierra nuestros huesos,
A la providencia el alma.

El último quejido contra el mundo
Por ti, María, por ti sola alzó;
Porque no puedo, en mi dolor profundo,
Sufrir que, al ver mi cuerpo moribundo,
Vé con desdén mi moribunda fé.

En su afán de vivir nunca comprende
Que el que un tormento devorando está
Lejos del mundo sus miradas tiende;
Porque, apurando la esperanza, entiende
Que encontrará consuelo mas allá.

Desde el momento en que fatal sentencia
¡Ay! para siempre te apartó de mí,
Vi sin terror minarse mi existencia,
Y soñé que la sabía providencia
Un lugar me guardaba junto á ti.

Por eso, en vez de la angustiada pena
Que al acercarse al mundo de la paz
Los hombres sienten, de mi alma agena,
Miro abrirse, con ánima serena,
Las puertas de la inmensa eternidad.

¡Porqué mirar como un delirio insano
El caminar de otra existencia en pos,
Cuando buscamos en el mundo en vano
El bien que, por su influjo soberano,
Solo nos dá con su presencia Dios?

EL CONDE DE PALLARES.—1850.

CRÓNICA.

Nueva erupcion de un volcan en Islandia.
—M. Pjetursson dice que el día 9 demayo último, la nevera conocida con el nombre de Myrdhalsjökull, comenzó á arrojar por el crater de Kotlugja, primero, masas de nieve aglomeradas y torrentes de agua, y despues llamas y cantidades enormes de arena abrasadora, con tal fuerza, que desde Reykjavick, distante cerca de treinta millas se llegó á ver, durante la noche, el fuego del volcan. Por ahora, esta erupcion, acompañada de un temblor de tierra, ha cesado, y parece que no ha causado grandes perjuicios á los habitantes de los contornos. Esto ha dependido principalmente de que el viento del Norte llevó hacia el mar las cenizas y las aguas.

Como prueba de que no es solo «El Diario de Avisos de Madrid» al que se le escapan los mayores disparates, insertamos á continuación el anuncio que publica un periodico de Lóndres, que hace allí las veces del que en aquella capital hemos citado arriba.

»Una joven viuda que está á punto de quitar la

siete piés de largo. Cuando el amo muda de asiento, hay dos criados, que le llevan la pipa, la cual se sostiene á veces en dos ruedecitas, para que cueste menos trabajo el moverla. Cuando hace calor, cubren el cañon de la pipa con un pedazo de muselina, la que mantienen siempre húmeda, para que refresque el humo.

Este vicio, ó placer, no solo es propio de los hombres, sino que tambien fuman las mugeres, principalmente las que ya no son jóvenes, y á veces mezclan con el tabaco, para darle buen olor, alóe, ó almizcle.

Es bien conocido el *Alcoran* ó código religioso de los mahometanos. Está mezclado con sucios absurdos; pero su principal fundamento consiste en reconocer la existencia de un solo Dios todopoderoso, infinitamente bueno, criador, de todas las cosas. La moral de Mahoma se halla comprendida en estas pocas palabras: *Vuelve á otro lo que le quitaste. Perdona al que te ha ofendido, y haz bien á todos sin distincion de personas.*

Las dos acciones, que merecen sobre todo, la aprobacion del profeta son, el ir en peregrinacion á la Meca, y el aprender de memoria el *Alcorán*, ó el copiarle con la mayor exactitud posible.

El *ramazán* ó cuaresma de los turcos dura toda una luna, y cada año cae en diferente mes: esta cuaresma se observa con la mayor escrupulosidad: obliga á una entera abstinencia de toda especie de alimentos y aun del agua desde que el sol sale has-

ta que se pone. No previó Mahoma que sus sectarios se aficionarian con el mayor extremo al café y al tabaco. Han sido muy opuestas las opiniones, en cuanto á si era licito el uso de estas cosas, durante el *ramazán*; pero al fin, las han prohibido. Es este un tiempo de penitencia para el pueblo en general. Pero los ricos hallan entonces ocasion de variar sus diversiones: duermen durante el dia, y pasan las noches en banquetes y regocijos, que el gusto de eludir la ley del profeta parece hace mas agradable. La única mortificacion exterior que se imponen, es el no entrar en el harén durante las horas del ayuno. Cada noche de las del *ramazán* tienen una fiesta diferente los empleados en la corte. Tambien el pueblo tiene sus diversiones particulares, pues las pastelerías y confiterías están mas adornadas y proveídas de todo, y acude á ellas mas gente, que de costumbre. Tambien multiplican las diversiones de literes y sombras chinescas.

Los turcos tienen treinta y cuatro órdenes de religiosos, ó monges de su secta, cuya regla es muy austera. En 1363, *Hadji-Beclztahs* fundó el orden de los *itenerantes*, del cual descienden los demas. Los *Derviches* (*Meuleveh*) practican todas las semanas una especie de culto publico, que consiste en bailar, y dar vueltas en un pié con increíble rapidez; teniendo agarrado con los dientes un hierro hecho áscua. No lo dejan hasta que caen en tierra de cansancio y dolor. Llévanlos de allí, los curan, y luego que están mejor, vuelven á esta especie de

plea, por lo que no se debe estrañar que produzca hasta cinco cosechas cada año. No solo se arranca las mas menudas yervas, sino que son observadas con el lente todas las legumbres, á fin de limpiarlas del añublo y otras escrescencias. Ademas de los sapos, que se compran á seis schelines la docena, se ha recurrido para destruir las cucarachas á las gallinas calzadas con una especie de medias de seda, que les impiden escavar la tierra á no ser con el pico. El precio de los sapos es menos subido en Paris que en Lóndres, puesto que en aquella ciudad se venden todavia á dos francos y cincuenta céntimos la docena, y se esportan muchos para Inglaterra. Los mercaderes que trafican con tan original artículo, encierran dichos animales en el fondo de grandes toneles, de los que los sacan cuando quieren, sin temer en lo mas mínimo introducir sus manos y brazos desnudos en el líquido que segregan, líquido que, digámoslo de paso, ha sido considerado sucesivamente como inofensivo y venenoso.

Leemos en el London-American:—En Norte-America, la cosecha de cereales no ha tenido rival. Las noticias del Canadá, de Nueva-Yorck, y de todos los Estados del Noroeste, vienen unánimes asegurando los resultados mas felices. La plaga del trigo en esos países, que es una especie de mosquito, no se ha presentado este año, y solo se oyen quejas por la sequia en alguna que otra localidad. Todos los mercados están inundados de cereales, y ya navegan con rumbo á Europa multitud de buques cargados de trigo y harinas.

BOLETIN RELIGIOSO.

Día 20.—San Eustasio. Vigilia.
21.—San Mateo apóstol. Misa. Tempora.
22.—San Mauricio mártir. Tempora.—Ordenes.
23.—San Lino y Santa Tecla.
24.—Nuestra Señora de la Merced.

ANUNCIO.

En las obras de la carretera de Rivadeo á Porto, se admiten cuantos peones mayores y menores se presenten, abonándoles semanalmente el importe de sus jornales y siendo el precio de estos los corrientes en aquel país.

Por todo lo no firmado,
MANUEL SOTO FREIRE.

EDITOR RESPONSABLE, JUAN MARIA BRAVOS.

LUGO: IMPRENTA DE SOTO-FREIRE.—1860.

devocion, ó ceremonia religiosa. Acompaña á este ejercicio una música suave, que se ejecuta con la flauta travesera, el salterio, la guitarra y aun el tamboril. Se les suele ver al ponerse el sol, que están en los cementerios haciendo su ejercicio al compás de esta música, que no carece de gracia.

No hay nacion alguna que honre á los muertos con tanta religiosidad y exactitud, como los turcos. Estiman y veneran la memoria de sus amigos, ya difuntos y como sienten cierto placer en recordarse de ellos. Su religion les impone el deber de visitar á menudo los sepulcros de sus parientes, llorar á solas por haberlos perdido, y ofrecer durante mucho tiempo por ellos oraciones que sirvan para espiar sus pecados, y ningun buen musulman deja de cumplir con esta ley.

En las cercanias de sus ciudades se hallan los cementerios, los cuales tienen muchas millas de estension, y hay en ellos plantados muchos cipreses. Los muertos ocupan casi tanto espacio como los vivos. Las sepulturas de la gente pobre se conocen en dos cipreses plantados, uno hácia la cabeza, y otro hácia los piés del difunto. En otras sepulturas mas ricas se vé, ó una columna, ó una piedra de talla. Cuando dentro del sepulcro se halla el cadáver de un hombre, lo indica una cabeza ó calavera con un turbante hecho en la misma piedra, cuya forma demuestra la clase y empleo del difunto. Pero si la sepultura es de una muger, no hay adorno alguno de escultura. (Se continuará.)