

EXPEDICION AL POLO NORTE

DIRIGIDA POR

M. NORDENSKIÖLD.

Las comarcas polares tienen el privilegio de ejercer poderosa atracción sobre esos hombres extraordinarios que uniendo á un espíritu investigador, corazón bien templado, aspiran ardientemente á rasgar el tupido velo que, no obstante las repetidas tentativas realizadas en el tiempo presente, mantiene todavía encubiertas las manifestaciones de aquella misteriosa naturaleza. Estos inmensos desiertos, desprovistos al parecer de los medios indispensables de vida, con sus formidables bancos de hielo; con sus terribles fieras, con su ausencia de vegetación, con sus dilatadas noches, no encierran en verdad ménos obstáculos ni ménos peligros que los climas tórridos altamente insanos del Africa central con sus desconfiados y feroces habitantes.

Entre los nombres de los más eminentes exploradores de las regiones boreales, la historia concederá lugar privilegiado al profesor Nordenskiöld á quien la Academia tiene la honra de contar entre sus corresponsales. Después de cinco viajes al Spitzberg y uno á Groenlandia, fecundos todos en descubrimientos importantes, sorprendió grandemente la atención pública con la travesía de Noruega á Siberia realizada en 1874, desembarcando á la desembocadura del Yenissei; cuya expedición intentada sin éxito hace tres siglos fué ejecutada en ménos de un mes, siendo la vuelta mucho más rápida aún, no obstante haber verificado en la Nueva Zembla estudios muy notables durante algun tiempo.

Tan favorables resultados, confirmados el siguiente año, inspiraron á M. Nordenskiöld el proyecto de otra expedición, en la cual se prometía recorrer el Océano glacial desde Siberia hasta el estrecho de Behring. Un atento estudio de las anteriores exploraciones hechas en diversos puntos del litoral que había de visitar, contribuyó sobremedida á la excelente dirección de esta empresa sin precedentes y alentó constantemente las esperanzas del intrépido viagero y distinguido hombre de ciencia llevándola á cumplida realización.

Partió de Tromsø el 21 de Julio de 1878 el vapor *Vega* y el 27 de Setiembre del mismo año tocaba al fin de la expedición, y fácil le hubiera sido franquear el Estrecho, si algunas horas consagradas á las investigaciones científicas en diversos lugares del trayecto, no le retardasen lo bastante para hacer que llegara cuando los hielos cerraban el paso. No obstante el exquisito cuidado y consumada experiencia que presidieron á la construcción del buque, estuvo muy expuesto á ser aplastado por la enorme presión de los témpanos, y gracias al abrigo improvisado que en la cortadura de uno de ellos encontró, pudo salir ileso de tan grave peligro. Nueve meses duró la forzosa inmovilidad: el 18 de Julio de 1879 un repentino deshielo devolvió la libertad al *Vega* que dos días después doblaba la punta oriental del Asia. "Por fin estaba conseguido, dice M. Nordenskiöld, el objeto que tantas naciones se habían propuesto desde que Sir Hugh Willoughby abandonó el puerto de Greenovich el 20 de Mayo de 1553 en medio del estruendo de las salvas de artillería y de los hurras de la multitud. Trascurridos trescientos veinte y seis años y cuando la mayor parte de los hombres competentes declaraban la empresa imposible, es un hecho el paso del Nordeste, sin que haya que deplorar la pérdida de un solo hombre, sin haber experimentado alteración notable la salud de ninguno de los que componían la expedición, sin que el buque sufriera el menor daño."

El viaje del *Vega* ha abierto el camino para nuevas tentativas: merced á la acertada dirección que resalta hasta en sus menores detalles, puede decirse que se han facilitado las comunicaciones marítimas entre los grandes ríos siberianos y el resto del mundo, mediante las dos vías recorridas por aquel ya célebre barco: una del Ohí y el Jenissú con el Occidente y el Atlántico, la otra del Zena con el Oriente y el Pacífico. La Siberia entrará desde ahora en el comercio universal, suministrando en abundancia las riquezas minerales de que tan pródigamente la dotó la Naturaleza, los productos de su fauna terrestre y marítima, las maderas de sus extensos bosques y los granos de sus vastas llanuras exuberantes de fertilidad.

Justísimas fueron las calurosas ovaciones y las muestras de admiración que Nordenskiöld recibió al desembarcar en el Japon y que debían repetirse durante todo el trayecto recorrido, pues que á parte

del gran valor geográfico que encierran sus expediciones, han abierto á las ciencias naturales nuevos horizontes.

En su estacion de invierno al norte del Spitzberg á los 79 grados y no obstante la excesiva baja de temperatura que predispone á la inaccion, el infatigable viajero se ocupaba en recojer todos los días del fondo del mar, rompiendo para lograrlo el hielo, numerosos ejemplares de vegetales y animales que viven y se desarrollan con vigor, aunque otra cosa aseguren los fisiólogos, en tal clima, y con absoluta carencia de la acción excitante de los rayos solares. Investigaciones análogas han proporcionado la evidencia de semejante exuberancia de vida en el Océano siberiano. Nordenskiöld manifiesta que entre los 70 y 100 metros de profundidad, este mar cuenta con una fauna tan abundante como los tropicales, aún cuando la temperatura del fondo esté constantemente bajo cero. Por otra parte, un litoral de más de noventa grados de longitud y un extenso mar todavía no estudiado, debían suministrar noticias interesantes para la distribución geográfica de los animales y de los vegetales sub-marinos.

Los restos de mammut acumulados en algunos puntos de las costas de Siberia hacían esperar descubrimientos análogos, pero no sucedió así: en cambio en las riberas de la península de Tchoukte encontraron osamentas de ballenas de larga fecha, en gran cantidad, yacentes en capas areniscas: algunos huesos estaban aún recubiertos de piel y tenían una carne rojiza casi fresca. Este es un nuevo ejemplo que añadir á los recojidos en el viaje de Pallós y que prueba, cuanto tiempo pueden conservarse las materias animales heladas, sin experimentar putrefacción.

Una de las tareas á que con más ahinco y perseverancia se dedicó M. Nordenskiöld, tan distinguido geólogo como notable mineralogista, fué á determinar, mediante numerosos datos, la edad relativa de los terrenos estratificados de la extremidad boreal de Europa. Los fósiles de plantas que extrajo del subsuelo ártico, han revelado la existencia de una poderosa vegetación que durante las épocas hullera, jurásica, cretácea y terciaria cubrían estas comarcas hoy heladas. ¡Qué contraste no ofrece el estado actual de estas regiones estériles con los helechos y los licopodios arborescentes, las sigillarias y las calamitas que allí pululaban en otras edades y cuyas bellas formas y alta estatura semejan nuestra más rica vegetación tropical! Esta exuberante fertilidad de la tierra, en la época hullera apareció en las altas latitudes como en las regiones meridionales que hoy constituyen los principales centros carboníferos de la Europa central y la América del N.

Sin pertenecer al cálido clima que ha presidido á la vegetación hullera, los bosques que en mitad de la época terciaria sombreaban el Spitzberg, con sus encinas y sus plátanos, se parecen á los que encontramos actualmente 25 ó 30 grados más al Sur, por ejemplo, en California; mas se sabe que poco después de la época cuaternaria, las neveras, como por una especie de reciprocidad, dejaron sobre gran parte de Europa señales inequívocas de su estancia prolongada.

En las regiones boreales es donde puede encontrarse la clave de muchos problemas meteorológicos hoy irresolubles. En estos viajes, y principalmente por el invierno, se han recogido estimables observaciones: no referiremos más que un resultado. Durante muchos meses de invierno no han cesado de soplar vientos tempestuosos á la entrada del estrecho de Behring: mientras que en la superficie de la tierra reinaba casi constantemente una corriente del norte que seguía la dirección del paso, la marcha de las nubes acusaba á débil altura una corriente atmosférica no ménos constante, pero viniendo del Sur. "Si se considera, dice M. Nordenskiöld, que el estrecho forma como una especie de puerta, cerca de montañas no muy elevadas, colocada entre las capas de aire caliente del Océano pacífico y las de aire frío procedentes del Mar polar, se verá que los vientos establecen allí su régimen, siguiendo la misma ley que puede observarse en las corrientes de aire que se producen á través de una puerta abierta entre una habitación caliente y otra fría."

También los fenómenos del magnetismo terrestre merecieron especial atención por parte del infatigable explorador. No existiendo espacio disponible á bordo del *Vega* para llevar á Siberia como se había hecho al Spitzberg, un observatorio de madera, le construyeron con hielo y nieve, y respondió perfectamente á su destino. Con todo, para darle la estabilidad apetecida en operaciones tan exactas, hubo necesidad de establecerle, no sobre un témpano, sino en la misma playa distante kilómetro y medio del buque, cuyo trayecto había que recorrer muchas veces al día en medio de la oscuridad y de las tormentas de invierno, y frecuentemente con una temperatura de 45 grados bajo cero. Los observadores permanecían cinco horas seguidas en esta cámara de hielo, en la cual el termómetro acusó bastante tiempo 18.º El servicio estaba encomendado á once sabios y oficiales, repartidos en cuatro grupos, quienes durante cuatro meses observaron de hora en hora los diferentes aparatos. Aunque en el N. de la Escandinavia se goza del magnífico espectáculo de las auroras boreales, de las que Bravais ha hecho un estudio tan digno de estima, sin embargo, en la península Tchoutke que parece una estacion muy

apropósito, no se han visto: el fenómeno redujose á un débil arco luminoso que se presentaba de un modo continuo y en posición invariable en la apariencia. Nuestro globo está adornado de una corona luminosa invisible para sus habitantes, pero que deben contemplar á su sabor con curioso interés los naturales de otros planetas del sistema solar.

Es extraño, en verdad, que M. Nordenskiöld que cuidaba al extremo de la salud de los que le acompañaban, se hubiera comprometido en su devoción por la ciencia, en empresas tan arriesgadas, que pusieron en serio peligro su vida: así sucedió con el viaje que hizo al Spitzberg, atravesando el gran ventisquero del *Nord-Ost-Land*; había verificado anteriormente otro no ménos aventurado por el interior de la Groenlandia, no explorado hasta entonces, aunque hay quien asegura lo fué hacia el año 1000 de la época de Erik-Róde. Ningun otro ventisquero de los conocidos se aproxima, por sus dimensiones, á esta inmensa sábana de hielo, que salvo contadas rocas que asoman aquí y allá, cubre más de cien mil kilómetros cuadrados, con un espesor que alcanza kilómetro y medio, medido en alguna de sus grietas. Es como la reproducción actual de la gigantesca capa helada que en una época geológica que puede apellidarse reciente, se extendía sobre casi toda la Europa y la América del N. (1). Los esquimales, reclutados para esta expedición, se negaron á continuar y abandonaron á Nordenskiöld y su compañero el Dr. Berggren, los cuales prosiguieron tan atrevida empresa, viéndose obligados á franquear de cien en cien metros cortaduras muy profundas que no tenían ménos de treinta metros de ancho y llenas de nieve poco coherente.

La expedición á Groenlandia ha producido un descubrimiento importantísimo para la historia del globo. Guiado por el hecho conocido, ya de larga fecha, que los esquimales usaban cuchillos fabricados con hierro nativo y aprovechando las indicaciones de los indígenas, Nordenskiöld reconoció en una playa desierta de la isla de Disko, bloques de aquel mineral, de los que recogió ejemplares; el principal pesaba veinte mil kilogramos. A primera vista parece probable considerar estas masas como aereolitos puesto que, por una parte tienen la misma composición que las meteoritas, y por otra, hasta ahora, el hierro á pesar de su extremada

abundancia, bajo forma de minerales varios, no ha sido encontrado en el estado libre y metálico entre las rocas terrestres. Sin embargo, al lado de estas masas aisladas, se ha notado la existencia de pequeños granos de hierro aleados con el nickel, en ciertas erupciones basálticas bastante comunes en la Groenlandia. En efecto, desde los 69 á los 76 grados de latitud el litoral ofrece por todas partes, en los más altos riscos, grandes capas horizontales interrumpidas por filones verticales, de los cuales surten aquellas y que desaparecen luego bajo un gigantesco ventisquero. Sabemos ahora que todos estos bloques ferrosos grandes ó pequeños, lejos de ser originarios de los espacios sidéreos, han brotado de lo profundo del suelo.

Ya las numerosas analogías que relacionan las rocas cósmicas de las que son ejemplo las meteoritas, con ciertos minerales eruptivos, habían preparado la consecuencia de que el hierro metálico debiera formar parte de las masas interiores del globo; pero en profundidades inaccesibles á nuestras investigaciones. Esta hipótesis aparece confirmada por los productos de las erupciones metálicas de la Groenlandia, y para que el parecido sea completo, el hierro de los aereolitos como el de origen terrestre se presenta asociado al nickel.

Esta es, por lo tanto, la prueba mejor de que nuestro planeta ofrece caracteres de composición idénticos á los de ciertos astros muy lejanos, al par que confirma una teoría cosmogónica que se reputaba inaccesible á toda comprobación directa.

De tal suerte se agrandan inmensamente en el tiempo y en el espacio los horizontes de las ciencias físico-naturales, porque mientras la astronomía escruta más completamente la inmensidad de los cielos, la geología descubre los misterios de la corteza de la tierra.

En el momento en que M. Nordenskiöld recibe en toda Europa plácemes por haber enarbolado con tanta prevision como valentía el estandarte de la ciencia en regiones inexploradas, la Academia no puede ménos de enviar á su corresponsal el tributo de su admiración. (1)

DAUBREÉ.

Director de la Escuela de minas.

(1) Este fenómeno ha ejercido grandísima influencia sobre la constitución del suelo de estas vastas regiones determinando quizá su configuración actual.

El teniente Jonseu, de la marina danesa, ha hecho recientemente una nueva exploración de este ventisquero y acaba de publicar el resultado de sus investigaciones en un libro impreso en Copenhague.

(1) Discurso leído en la sesión pública anual de la Academia francesa de ciencias, traducido para la REVISTA DE ASTURIAS por A. B.

ESTADÍSTICA.

=

Todo cuanto á la estadística de un país se refiere, ocupa en la actualidad un puesto distinguido entre las ciencias que se encargan más inmediatamente de estudiar y resolver los problemas económico-sociales, por cuyos resultados se aspira á moralizar produciendo mayor suma de bienestar material.

En vano será querer remediar males que de continuo nos afligen, si desconocemos el origen de las causas que los producen; y como la estadística con su fino escarpelo penetra las más delicadas fibras de la estructura social, recogiendo el resultado diario de las conquistas del trabajo sobre la materia; averiguando las evoluciones á que se han visto sometidas las industrias en un periodo determinado: apreciando la mortalidad de un país, el nivel moral é intelectual que alcanzó por medio de los datos que la criminalidad arroja y los que la enseñanza pública suministra, de aquí se deduce lógicamente que no puede existir apreciación exacta de cada una de estas múltiples manifestaciones de la vida, no recurriendo al simple detalle que constituye el hecho que se trata de estudiar. Que todos y cada uno de estos hechos, tienen que ser debidamente apreciados y tenidos en cuenta por la administración pública, es indudable. Vienen á ser como las huellas imperecederas que los pueblos imprimen en el camino de su decadencia ó progreso, y es preciso que no se borren para que constantemente sirvan de lección y ejemplo, á fin de no reincidir en los males que hubiesen ocasionado.

La necesidad de la estadística se hizo sentir en todos los pueblos y en todas las civilizaciones, porque en cada una de estas situaciones sociales existieron grandes conflictos, la miseria ocasionó dolorosos desastres, hubo solemnes injusticias, se obtuvieron provechosos resultados, y era forzoso que álguien se encargara de dar satisfacciones, por escaso que fuera el número que pudiera ó estuviera en condiciones de exigir las. Densas nieblas rodean y oscurecen no sólo las particularidades sino la inmensa mayoría de los hechos que forman la vida, no ya de los pueblos antiguos sino hasta la de los contemporáneos: no obstante, la historia sintetizándolos por medio de una sabia crítica, los presenta á la posteridad como provechosas enseñanzas.

En los últimos tiempos del siglo inmediato, la estadística comenzó á condensar y sistematizar sus aspiraciones, aprestándose á llenar la misión que sus destinos la imponen, siendo sus manifestaciones ordenadas de tan palmarios y útiles resultados, que aquellas naciones primeras en reconocer la importancia de buscar en la estadística el criterio de su legislación económico-administrativa, se encuentran hoy al frente de los pueblos que han conquistado mayores adelantos en la vida moderna.

Para España sonó bien tarde, por cierto, la hora de aperebirse á esta necesidad, que si bien era sentida por los que se sobreponían á las circunstancias del momento, no se la atendía por los poderes públicos á quienes un objetivo de índole bien diversa embargaba sus aspiraciones.

Por esta causa juzgamos acertado, aunque con impresión lo leemos, el severo juicio que á propósito de este asunto consigna uno de nuestros más juiciosos publicistas al advertir que, "esto de los datos estadísticos, á que se dá hoy en Europa la misma importancia que en España á la vanidad grandilocuente de los discursos, las memorias y los informes, es causa de que por necesidad se haga caso omiso del nombre de nuestra patria en los estados comparativos de las naciones, que con diferentes motivos se publican muy á menudo."

Hace mucho tiempo que se apela á los datos estadísticos para juzgar del estado de las naciones, y el propósito de mejorar la administración pública ha de realizarse teniendo por norte los resultados que aquellos nos suministren; pero en España es muy difícil formar juicio de ciertos adelantamientos, á los que no somos extraños en verdad, cuando se demandan datos al efecto.

El origen de nuestros primeros trabajos estadísticos, el febril impulso que aparentemente se trató de imprimirles, y los ningunos medios de suficiencia y reglamentación con que se les dotó en un principio, causaron datos insuficientes unos, desprovistos de fundamento otros, y los más fueron el resultado de exigencias oficiales del momento, con los que se formó una atmósfera de prevención y resistencia por parte de los particulares y unos hábitos funestos en el personal de la administración pública, que será difícil y costoso ir desarraigando.

La evolución provechosa en que entró la administración pública antes de mediar el presente siglo, hacia de todo punto indispensable el concurso inmediato de la esta-

distica; pero no existiendo esta en la acepción científica de la palabra, resultó lo que inevitablemente había de acontecer.

El cuerpo de doctrina administrativa, que por entonces se conocía en España por escasísimas personas, y las conquistas obtenidas ya por la ciencia económica sobre las viejas prácticas de la Hacienda pública, fueron con oportunidad acogidas y llevadas á la práctica con gran acierto y patriotismo por un buen asturiano, á la ocasión en el poder, y para el que la historia reserva un puesto eminente entre los estadistas contemporáneos; pero estos primeros pasos en la reforma de la administración lucharon con un cúmulo de serios inconvenientes ocasionados los más, como dejamos dicho, por la falta de estadística.

Sin conocer la población y riqueza de un país no puede haber justicia en los impuestos por más que estos se recomienden por su equidad, y no sabiendo apreciar con los hechos las necesidades públicas y su provechosa prioridad, que nos conduzca á los fines de un progreso preconcebido, mal podrán aquellos ser invertidos con notoria utilidad.

Siendo, pues, la estadística un auxiliar poderoso é imprescindible de la administración, se la demandaron forzosamente datos que, no existiendo, fué preciso improvisar; y de esta necesidad imposible de satisfacer nacieron esos estados que periódicamente aparecían como justificantes de actos administrativos que los reclamaban, pero que no constituían su sólido fundamento.

La nueva administración iba organizando con la premura que el estado social demandaba, todos los servicios públicos desconocidos, olvidados y decadentes á la ocasión, originándose con tan justas pretensiones un nuevo motivo de perturbación para la naciente estadística, que nada podía hacer porque no había sufrido la organización conveniente; se la desposeía de recursos permanentes, no contaba con el personal idóneo imprescindible, y á mayor abundamiento tenía que luchar con la resistencia particular que, sistemática y apasionadamente, se oponía á facilitar unos datos que creía se habían de convertir en aumentos de tributación.

Al amparo de la falta de estadística, refugiados en las sombras que esta proyectaba, surgieron infinitos abusos que embrazando la marcha ordenada de la administración sembraron en el país la simiente de un nuevo linaje de inmoralidades que, ocasionando males sin cuento al Erario

público, perjuicios evidentes al pacífico ciudadano, crearon costumbres punibles hasta tal punto, que aparentemente no marchaban la consideración social de quienes las utilizaban en provecho propio.

Desprovista la estadística de sus elementos indispensables, cuanto más se la exigía mayor era el desorden que se creaba, contribuyendo en mucho á tan deplorable estado, el afán insaciable de los centros oficiales que por medio de incesantes circulares, pedían á las provincias lo que debiera constarles no podían satisfacer. Cohibida la administración de aquellas por las reiteradas órdenes superiores, apelaban al medio empírico de cubrir el expediente, confeccionando en el fondo de una oficina estados imaginarios, que debiendo constituir sus cifras una censura oficial, ocasionaba por el contrario tal atrevimiento más de una recompensa.

A pesar de tantas dificultades y pasando por tan apremiantes circunstancias, era tal, sin embargo, la necesidad que el país sentía de una administración propiamente dicha, que las conquistas correspondieron en parte á los esfuerzos empleados, aunque no en una escala que permitiera recoger todo el fruto que debiera esperarse. Era por demás vana la pretensión de querer figurar en el cuadro de las modernas naciones, no organizando y disponiendo de todos los elementos que al orden de cosas apetecido correspondían. Por eso se implantó lo que en otras naciones había prosperado en el orden administrativo, constituyéndose bajo buenos auspicios científicos cuantos servicios públicos contamos; y si en más de una ocasión los hechos destruían esperanzas justificadas, sino correspondieron los resultados á los sacrificios impuestos, débese atribuir á que la administración pública, ni es obra de un día, ni se recomponen con facilidad los desastres que las pasiones políticas la infieren.

Es indudable que nuestra administración va entrando ya en regiones más serenas y sentando sus reales en terreno más sólido, desde el cual puede sostener con brío y resultados la lucha á que la política la provoca diariamente; y este aliento, precursor de grandes beneficios, se lo dá la opinión pública que no encuentra la posibilidad de que cada política tenga su propia administración.

Por esta causa la estadística experimentó las reformas que por el momento se creyeron indispensables, y sus actos responden hoy más severamente á la confianza

que deben inspirar; pero como la estadística en nuestro país lucha con inconvenientes á los que la simple accion gubernamental no puede sobreponerse, por lo mismo deja mucho que desear aún, y es vasto y fatigoso el campo que tiene que recorrer para tocar el término á que otros pueblos han llegado.

Entre el concurso de elementos indispensables para hacer seguras las operaciones censales, figura en primer término la voluntad particular. Allí donde se encuentra la resistencia pasiva del individuo, nace falseado necesariamente el dato en el que debiera intervenir ó suministrar, siendo inútil pretender que el esfuerzo oficial pueda suplirle. Si en algunos casos, muy pocos, lo consigue, es á expensas de gastos que no siempre pueden sufragarse, sin que por eso se haya obtenido otra cosa más que depurar un dato aislado que no llevará la verdad á la síntesis numérica, fin completo de la estadística.

El segundo auxiliar con que ésta debe contar, y el llamado á este fin por la índole de su institucion y particular organismo, es el Municipio. Es absolutamente precisa su inmediata cooperacion para todo lo que se refiere á la cuestion de subsistencias y movimiento de poblacion; pero sin que nos propongamos entrar en este momento en averiguacion de las causas que á ello puedan contribuir, es lo cierto, que la mayoría de los Ayuntamientos, con daño manifiesto de los intereses públicos, ponen en el más completo olvido por inveterada rutina cuanto la ley les prescribe acerca del particular, llegando el abandono á tal extremo que algunos Municipios carecen de un verdadero padron de vecinos que es lo más rudimentario, el que debe ser rectificado anualmente y para cuya operacion se consigna la correspondiente partida en el presupuesto.

En el censo de poblacion que se llevó á cabo en el año de 1878, pudieron apreciarse en todo su valor las simples indicaciones que dejamos sentadas. Donde se dispuso de la accion particular y el Municipio ayudó siquiera hasta donde la ley le ordenaba, la operacion censal se terminó con un orden y método que permiten juzgar de la exactitud de las cifras, pero donde las resistencias surgieron por ignorancia ó prevencion, no es posible formar juicio por acierto que haya habido al practicar las rectificaciones reglamentarias. Tenemos un censo mejor que el de 1860; pero no es para no insistir en perfeccionarle otros

diez y ocho años como los que mediaron entre los dos últimos.

El Instituto geográfico no debe, á nuestro juicio, apresurarse como lo está haciendo, á sacar del censo realizado en 1878 las consecuencias numéricas que del mismo se desprenden. Sobre ocasionar este deseo crecidos gastos, no creemos estas operaciones de una utilidad tan inmediata que pueda justificar la precipitacion, máxime teniendo en cuenta que el censo no inspirará la debida confianza, á no sufrir las necesarias rectificaciones por espacio de algunos años. Dispóngase la realizacion á fin de este, de un nuevo censo, utilizando las enseñanzas del pasado, y mucho conseguiremos sin duda alguna, porque se encontrará desembarazado el camino de las dificultades que surgieron al dar principio á la operacion y que tanto se opusieron al método de la misma.

Las cifras que se deduzcan del último censo no serán la verdad á que debemos aspirar en la actualidad. Podrán á lo sumo dar idea del buen deseo que anima al centro que impulsa estos trabajos, pero careciendo de base sólida poco habremos adelantado en definitiva.

Si las operaciones para realizar el censo de poblacion se han metodizado hasta el punto de poder abrigar la esperanza de que se llegará á la exactitud deseada en un corto periodo, en cambio la estadística territorial, tributacion la más pingüe con que cuenta el Estado, no vemos manera de que se aproxime siquiera á la realizacion de un modo serio, si en la opinion no se verifica un cambio radical en la manera de apreciar esta necesidad, sin cuya satisfaccion no cabe la justicia en impuesto de tal importancia.

Los límites á que debemos sugetar este artículo nos vedan entrar por hoy en las muchas consideraciones á que se presta tan trascendental asunto.

JOSÉ POLLEDO CUETO.

LA MAGDALENA

PINTADA POR

D. JUAN CARREÑO DE MIRANDA.

En los apuntes biográficos de este insigne pintor asturiano, que publicamos en números anteriores de esta REVISTA, hicimos mencion del cuadro "*La Magdalena*" que el celebrado artista hizo con destino

al Convento de Recogidas de Madrid. Del mismo asunto enumeramos otro lienzo en la Academia de Bellas Artes de San Fernando, que era el que nosotros conocimos y admiramos, y algunas veces pensamos si sería el mismo pintado para aquel monasterio y que tanto celebraron Cean Bermudez y otros inteligentes de aquel tiempo y del nuestro. Tuvimos curiosidad de averiguarlo, y más aún, al hallarnos en el Museo del Prado con otra Magdalena de estilo de CARREÑO; pronto salimos de dudas gracias á ilustrados mediadores, y merced á la curiosa carta que tuvo la bondad de escribirnos el Ilmo. Sr. D. Pedro Madrazo, académico y escritor muy distinguido y laborioso, bien conocido por sus notables trabajos históricos y crítico-artísticos.

Puede, pues, asegurarse que la *célebre Magdalena* de la Academia es la de las Recogidas, y que es una de las mejores obras del pintor, hijo de Avilés, tanto que mereció un lugar entre los más afamados cuadros españoles. El de CARREÑO representa á la santa arrepentida en el estado del mayor desconsuelo: elegante como una figura de Van Dyck, pero más dramática; hermosa como una mujer de la escuela italiana, pero con más realidad y más vida; el lienzo es de tal mérito que, al decir de Burger, escogería esta obra para representar á CARREÑO DE MIRANDA en el Louvre, donde sería más apreciado que Zurbaran y Herrera el Viejo, aunque estos sean más notables por otras cualidades.

A continuación honramos las columnas de la REVISTA DE ASTURIAS con la carta del Sr. Madrazo, á quien enviamos el testimonio de nuestra gratitud y de la consideración más distinguida.

F. C. S.

Madrid 27 de Marzo de 1880.

Sr. D. Fermin Canella Secades.

Muy Sr. mio, de mi consideracion y aprecio: Desea V. saber si el cuadro de *la Magdalena* pintado por CARREÑO, que existe en nuestra Academia de San Fernando, (1) procede ó nó del antiguo Convento de las Recogidas de esta córte, (2) y si el otro cuadro del mismo asunto que se conserva en el Museo del Prado bajo el núm. 693 (estilo de CARREÑO) (3) es copia ó tiene alguna afinidad con el de dicha Academia.

Comenzaré por esta segunda pregunta: nada

(1) Véase el núm. 4 del presente año de nuestra REVISTA, pág. 50, columna 2.^a.

(2) Idem núm. 3, pág. 35.

(3) Idem núm. 4, pág. 50, columna 1.^a

tienen que ver entre si el uno y el otro cuadro, á lo que recuerdo, pues no me refiero á cotejo reciente del uno con el otro. He ido al Museo del Prado expresamente á buscar ese núm. 693, y me encuentro con que el actual Director lo ha retirado de las salas abiertas al público (sin duda por considerarlo como obra de escaso mérito, aunque á Mündler le parecía original de Benedetto Lutti, y para poner en su lugar alguna otra de más valor.)

Y paso á la pregunta primera. No me consta que la *Magdalena* de la Academia proceda del Convento de las Recogidas de Madrid y que sea la misma que Cean Bermudez denomina *la célebre Magdalena*. Poseo un precioso documento que perteneció al Archivo secreto de Fernando VII, en el cual se halla una lista de todas las casas religiosas que en tiempo del rey intruso José Bonaparte (y desde el año 1810 en adelante) fueron despojadas de sus cuadros y demás objetos artísticos para formar un Museo y otras colecciones, y para enviar al Museo de París 50 cuadros selectos de las escuelas españolas. En dicha lista, donde aparecen 18 conventos é iglesias víctimas de aquella primera desamortización, no figuran las Recogidas. Pero esto no quiere decir que más adelante no fueran ellas también despojadas; digo sólo, que en el expresado documento reservado no hay más lista que la referida.

Y sin embargo, de algun templo ó convento procedía, sin duda alguna, la *Magdalena* de la Academia. Y me fundo para creerlo, en lo siguiente: 1.^o esta *Magdalena* fué uno de los 50 cuadros que el rey José envió á París á su hermano Napoleon, y el documento secreto á que me refiero da claramente á entender que dichos 50 cuadros eran todos producto de la mencionada desamortización. 2.^o esta *Magdalena* de la Academia consta restituida á España después de la caída de Napoleon y en cumplimiento del célebre tratado de París de 1814; lo fué en 1815, vino á Madrid incluida en la caja 2.^a cilindro 3.^o, y recibida por la Academia por encargo del ministro de Estado D. Pedro Cevallos; todo lo cual consta en un documento del Archivo de la misma Academia. 3.^o esta *Magdalena* merece realmente por su mérito, no sólo el haber sido elegida para pasar á París con otros 49 cuadros españoles á enriquecer el Museo Napoleon, sinó también la *celebridad* que, segun el testimonio de Cean, adquirió la pintada por CARREÑO para las Recogidas.

Siendo, pues, casi evidente que la *Magdalena* de la Academia procede de aquella desamortización primera llevada á cabo por el dicho rey José Bonaparte, y su mérito tan notorio, no parece que pueda ser otra que la descrita por Cean como existente en su época en la Iglesia de las Recogidas de Madrid. Un contradictor intransigente podría suscitar acer-

ca de la identidad de las dos *Magdalenas*, la enviada á París y la devuelta en 1815, cierta duda fundada en lo siguiente: la remitida á París figura en el documento reservado como de 2,29 de alto por 1,87 de ancho, y la devuelta aparece con las dimensiones de 2,22 por 1,54. Mas para cualquiera persona de buena fé y versada en el manejo de esa clase de documentos, lo único que esa diferencia significa es, no que este cuadro sea distinto de aquel, sinó que la medida está equivocada en uno ó en otro papel.

Lo manifestado es cuanto sé y alcanzo de la referida obra de CARREÑO DE MIRANDA.

Con la más cordial voluntad me ofrezco á sus órdenes para ulteriores datos, suyo atento amigo y seguro servidor q. b. s. m.

PEDRO DE MADRAZO.

EL FERRO-CARRIL PIRENÁICO.

(Al Sr. D. J. Hermida y Pablin.)

Por más que en la ley de ferro-carriles del año de 1877 no se halle incluida la línea de Vitoria á la Coruña por Bilbao, Santander, Oviedo y Lugo, creemos asturianos y gallegos que la idea de la Diputación general de Alava expresada en la circular que ha visto la luz pública en 1862 y reproducida con acierto por D. J. Hermida y Pablin en el número correspondiente al 28 de Enero último de nuestro apreciable colega *La Ilustración gallega y asturiana*, encierra un pensamiento grandioso y digno por todos conceptos de que las provincias del Cantábrico le presten su más decidido apoyo, todas sus fuerzas, para verle convertido en hechos. El ferro-carril de Vitoria á la Coruña, que podremos llamar pirenáico, ó acaso mejor del Cantábrico, es desde hoy una idea que toma asiento en el ánimo de las provincias de la costa Norte de España, y desde las columnas de esta REVISTA DE ASTURIAS saludamos con entusiasmo á todos los defensores y amantes de tan utilísimo pensamiento.

Ciñen, el mar por un lado y por otro la cordillera cantábrica, á estas hermosas provincias del Norte, en una extensión de cien leguas, y en tan dilatado trayecto encontramos una densidad de población que supera (para una superficie equivalente á la que representa esta zona) á la del resto de España; ciudades y pueblos de importancia por su industria y comercio; elementos de gran valía que la Naturaleza depositó en el seno de estas montañas; terrenos apropiadísimos para la

producción forestal y ganadera; raza vigorosa é inteligente para el trabajo. Esto y mucho más que omitimos, porque es bien sabido de todos nuestros lectores, hallamos en las provincias del Cantábrico. Vienen á morir en sus costas, desde el centro de la península, los ferro-carriles generales que terminan en la Coruña, Gijón, Santander, Bilbao é Irun. Apoyar en ellos una nueva línea que cruce á lo largo las provincias del Norte, no puede ménos de ser un buen pensamiento. Las líneas generales que hemos designado ganarian mucho con ello, y á su vez, la que uniera á Vitoria con la Coruña, recibiría de ella parte de su vida. ¿Puede clasificarse esta línea de servicio general? Por más que hoy, legalmente hablando, no lo sea, puesto que no se halla incluida en el plan que figura en la vigente Ley de ferro-carriles, el servicio que está llamada á prestar le da condiciones sobradas para una importancia muy superior, en nuestro sentir, á la que tienen algunas de las que figuran en el mencionado plan. No es, pues, obstáculo el que no se halle consignada en la Ley, para que dejemos de creer que una línea de ferro-carril entre Vitoria y la Coruña es una línea de verdadero servicio general.

La ley actual no clasifica por órdenes la importancia de nuestros ferro-carriles, como sucede con las carreteras; y acaso sea esto un vacío que habrá que llenar, haciendo una nueva ley que los divida en tres órdenes, según el ancho de vía que el estudio de cada línea en particular determine como el más conveniente en cada caso. Pero nos conviene dejar sentado que nunca el ancho de vía que se adopte, puede determinar en absoluto la importancia del camino. La importancia la ha de dar el servicio realmente prestado por la vía, independientemente de su ancho, siempre que la zona á que se extienda, y la población, industria y comercio beneficiados, no bajen de ciertos límites. Aún para trayectos cortos pueden en ocasiones ser los ferro-carriles de gran interés. Citaremos á este propósito el ferro-carril de Festiniog en el país de Gálles, condado de Carnavon. Tiene una extensión de 20 kilómetros próximamente y un ancho de vía de 61 centímetros. Conduce diariamente 260 toneladas de pizarras, 50 de mercancías de varias clases y 100 viajeros. La velocidad general es de 16 kilómetros por hora, y el capitán Tyler que examinó esta línea por encargo del gobierno inglés, asegura que ha viajado por ella á una velocidad de 30 kilómetros con entera seguridad. (1) El producto bruto anual

(1) Datos tomados de la Memoria sobre los medios de reducir los gastos de primer establecimiento de los ferro-carriles secundarios, por los Ingenieros D. Jacobo Gonzalez Arnao, D. Luis de Torres Vildósola y D. Gabriel Rodríguez.

por kilómetro de este pequeño ferro-carril asciende á 27.000 francos. (1) Estos resultados, nos dicen claramente que su importancia es de primer orden, teniendo en cuenta que no ha costado más que 60.000 francos por kilómetro. Muchas líneas hay en España, que atravesando comarcas ricas en mayor extensión que el ferro-carril de Festinoig, no obtienen el movimiento de mercancías y viajeros que éste. Los enormes gastos de primer establecimiento de nuestros ferro-carriles, siquiera enlacen los primeros centros comerciales y atraviesen dilatadas é importantes comarcas, han producido resultados muy distantes de los que en su imaginación se habían forjado sus iniciadores, á pesar de las fuertes subvenciones con que pródigamente fueron dotados por el Estado. Y esto, que en España puede asegurarse por regla general, ha tenido lugar igualmente, si no en tan gran escala, en otros países que nos llevan gran ventaja en el grado de adelanto. En España, donde las dificultades topográficas de nuestro suelo son grandes, y en que los elementos que dan sér á los ferro-carriles son todavía, y lo serán por mucho tiempo, escasos, conviene, á mi juicio, después de los errores cometidos, estudiar detenidamente el vital asunto del complemento de la red de ferro-carriles, reflexionando y meditando de qué modo podrá reducirse el gasto inicial del establecimiento de aquellos instrumentos de transporte, y cuáles deben ser éstos, de modo que la solución pueda dar los resultados siguientes: 1.º ali-ciente bastante para que los capitales, sin subvención alguna por parte del Estado, encuentren una justa remuneración de su empleo: 2.º que las líneas nuevas que traten de construirse en lo sucesivo, tengan razón de ser, y desarrollen intereses que concurren al acrecentamiento de la riqueza pública. Esta importantísima cuestión, se ha debatido y sigue debatiéndose con verdadero interés fuera de España, y aquí mismo el Gobierno ha hecho algo encomendando su estudio por Real orden de 1.º de Setiembre de 1866, á los distinguidos Ingenieros de caminos D. Jacobo Gonzalez Arnao, D. Luís de Torres Vildósola y D. Gabriel Rodriguez, quienes cumplieron su cometido de un modo que siempre les honrará, publicando al efecto una notabilísima Memoria nutrida de datos, ejemplos y consideraciones de gran peso, cuyos efectos, merced á las vicisitudes políticas y trastornos del país, y á la poca constancia y falta de espíritu práctico de quienes, mejor que en estériles luchas mezquinas de partido, tienen la obligación de velar incesantemente por el bien de la nación, han sido hasta ahora poco menos que nulos. La Memoria citada ha debido producir

una nueva ley de ferro-carriles secundarios, un plan bien estudiado de los que necesita la península, estableciendo las condiciones técnicas á que debieran sujetarse, y tomando el Gobierno, si se quiere, la iniciativa en la construcción de alguna de estas líneas, como medio eficaz de demostrar á los capitalistas indolentes y perezosos, el modo de invertir sus riquezas con provecho propio y bien general.

Distinguidísimos hombres de ciencia, en diferentes países, como Fairlie en Inglaterra, Fowler en la India, Nördling en Francia y Alemania, Pihl en Noruega, Biglia en Italia y Sullivan en Austria, se declaran partidarios y entusiastas defensores de la reducción del ancho de los ferro-carriles, disminuyendo además el radio de las curvas y aumentando las pendientes hasta ciertos límites; y no falta alguno de entre ellos que haya demostrado la conveniencia de reducir el ancho de la vía á un metro en muchos ferro-carriles existentes.

Poca fuerza harán tal vez estas afirmaciones, hechas por quien carece de autoridad suficiente. Pero séame permitido continuar explayando mi pensamiento, por si acaso mi modo de ver en el asunto —que constituye en mí una firmísima creencia— puede contribuir en algo á suspender por lo menos la nota de impremeditada, con que por alguien se califica la resolución de proyectar un ferro-carril de vía estrecha entre Oviedo y Santander. Por de pronto deberé advertir, que el ancho que considero más conveniente para aquella vía—áun prolongada por ambos lados hasta Vitoria y la Coruña,—es la de un metro entre bordes interiores de carriles. Es ménos que la vía general francesa de 1 m. 44 que se tuvo por estrecha cuando en España se resolvió dar 1 m. 67 á nuestros ferro-carriles. Y es más ancha que muchas vías construidas en otros países y que dan unos resultados satisfactorios. Acaso el ancho de un metro pueda satisfacer muy cumplidamente las necesidades del movimiento y tráfico futuros, que pueden desarrollarse por dilatados años en esta zona de la península. Por mi parte no lo dudaré.

Tenemos en Asturias un ferro-carril, el de Langreo, que cuenta ya largos años de existencia. Es su ancho, entre bordes interiores de carriles, de 1 m. 44, y tiene una importancia grandísima por el movimiento de mercancías y aun de viajeros á que dá lugar. Para una longitud de 40 kilómetros, llegó á trasportar hasta 84.000 viajeros en un año y 270.000 toneladas. Son estas las cifras máximas, siendo las mínimas en un período de 20 años, á

(2) E. Roy.—Chemins de fer d'intérêt local.

partir del 1860, las de 23,000 y 143,000 respectivamente. En el trascurso de 22 años, desde 1853 á 1875, produjo utilidades líquidas de 22.264,617 reales, de cuya cantidad se repartieron en dicho período á los accionistas 15.374,181 reales, habiéndose destinado la diferencia á obras de nueva construcción y pago de obligaciones. El término medio, durante aquel tiempo, de las utilidades repartidas á los accionistas, ha sido de 1'90 0/10 del capital invertido, si bien en los últimos años el interés de las acciones llegó á fluctuar entre el 4 y 5 por ciento.

Este resultado, muy lisonjero si se le compara con la mayor parte del obtenido en nuestras líneas generales, no es verdaderamente lo bastante para alentar á los hombres del dinero á empresas semejantes. A un millón de reales por kilómetro costó el ferro-carril de Langreo, que viene á ser el término medio de lo que por igual longitud costaron las demás líneas españolas. Término medio decimos, pues hay ferro-carril en país montañoso, en que el kilómetro ha salido á dos millones de reales.

Hé aquí la razón del mal éxito obtenido generalmente en nuestras líneas férreas: el coste, desproporcionado á la cantidad de movimiento que puede y debe esperarse. El ferro-carril de Langreo, hecho con las condiciones económicas del que quisiéramos ver entre Oviedo y Santander, sería una magnífica empresa remuneradora de los capitales empleados, sin que la cantidad de mercancías que pudiese arrastrar fuese inferior á la máxima que hoy y en adelante puede conducir el ferro-carril existente.

No faltará quien pregunte, cómo, siendo así, se ha construido ese ferro-carril con las condiciones técnicas que posee. Y la contestación á semejante pregunta es bien sencilla: ni cuando se construyó se hallaba tan adelantada como hoy la ciencia de los ferro-carriles, ni los hombres de entonces estaban menos sujetos á engañarse que los de hoy. La ciencia, amaestrada por la práctica, ofrecerá siempre más garantía de acierto que entregada solamente á la especulación teórica.

No vayan á creer nuestros lectores que los ensayos hechos hasta ahora de líneas de vía estrecha son de escasa consideración.

Hé aquí unos datos curiosos, tomados de la excelente obrilla del Ingeniero E. Roy, acerca de estos caminos. En fin de 1874 existían los siguientes en las comarcas que se expresan:

PAÍSES.	LONGITUD EN KILOM. ^s		Ancho de vía. Metros.	Peso del carril por m. lineal. Kilógramos.	Gasto total por kilómetro. Pesetas.
	En explotación.	En construcción.			
Noruega.....	321	320	1,10	17 á 20	41 á 83000
Suecia.....	660	240	0,75 á 1,20	18 á 22	36 á 73000
Rusia.....	335	"	1,07	20	67 á 95000
India inglesa.....	176	1070	1,00	20	74 á 113000
Australia.....	478	"	1,07	20	" "
Canadá.....	736	600	1,07	19,5	40 á 60000
Estados-Unidos.	3000	7500	0,91	16,5	30 á 50000

En todos ellos los resultados financieros obtenidos son muy satisfactorios, pasando en algunos del 10 por 100 líquido del capital empleado. Y no se crea que estos caminos tienen sólo por objeto el transporte de los productos de alguna industria especial, y que están limitados á pequeñas extensiones. El transporte es general, y línea hay, como la de Denver á Rio Grande, que medirá una longitud de 1300 kilómetros. Otras tendrán de 400 á 500.

Creemos que los ejemplos citados bastarán para demostrar, cuando ménos, que no es una resolución impremeditada estudiar y tratar de llevar á la práctica el ferro-carril cantábrico, con un ancho de vía de á metro. Considérese—y sobre esto llamamos muy seriamente la atención—que los transportes de los minerales de carbon y hierro, de que tanto abundan las provincias de Oviedo y Vizcaya, á muy largas distancias entre puntos que podrían ser servidos por el ferro-carril cantábrico, pueden efectuarse mucho más cómodamente y á menor precio por la vía marítima. Un cargamento de mineral de hierro de Vizcaya á Gijón, ú otro de carbon desde Gijón á Vizcaya, Santander ó la Coruña, siempre se conducirá más barato por mar que por tierra, aun dada la existencia del ferro-carril. Este será utilísimo para los transportes locales de todo género, y como

quiera que en toda la extensión que ha de comprender existen multitud de variados intereses, no es dudoso esperar que la suma de todos los movimientos parciales entre los multiplicados puntos á quienes ha de afectar la construcción del ferro-carril, producirá en resúmen un tráfico importante.

Crea *La Ilustración Gallega y Asturiana* que el ferro-carril cantábrico debe ser de los llamados hoy económicos. El gasto kilométrico de establecimiento no debe pasar de 80 á 100.000 pesetas, si su construcción, económicamente considerada, ha de ser posible. En este caso, el rendimiento kilométrico bruto del ferro-carril no debe bajar de 14.000 pesetas por año, si el capital desembolsado ha de obtener una remuneración del 6 al 7 por 100. Y aquel rendimiento le conceptúo más bien exagerado que exíguo, si tenemos en cuenta los resultados de la explotación de nuestras líneas generales, que fluctúan como término medio entre 17 y 22.000 pesetas por kilómetro.

Si el ferro-carril cantábrico hubiese de construirse con las condiciones de los demás, su coste de establecimiento por kilómetro no puede bajar de 250.000 pesetas, y apelo para ello á todos los Ingenieros que conozcan la topografía de esta region de España. Suponiendo que los gastos de explotación fuesen de un 50 por 100 del producto bruto, éste tendría que ser de 35.000 pesetas si los capitales invertidos habían de dar un rédito de un 7 por 100. Veamos ahora qué movimiento de viajeros y mercancías sería necesario para obtener aquel producto kilométrico. Para ello tendremos presente un dato muy importante, y es el resultado de la explotación en el año de 1878 de los ferro-carriles del Noroeste, consignado en la Memoria presentada por el Consejo de incautación, documento oficial que arroja una estadística exacta del movimiento y tráfico de los 434 kilómetros explotados en las secciones de Castilla, Asturias y Galicia. Según aquellos datos, la relación entre los productos de los viajeros y de las mercancías es de 1 á 1,38. El producto medio bruto por cada viajero y kilómetro es de 6 céntimos de peseta, y el de cada tonelada de mercancías de 12 céntimos. Aplicando esta relación y estos precios al ferro-carril cantábrico, tendremos que de las 35.000 pesetas de producto bruto kilométrico, que hemos demostrado ser necesario para que el capital invertido dé un interés de un 7 por 100, corresponderán 14.700 pesetas al producto de viajeros y 20.300 al de las mercancías, lo cual equivale á un movimiento de 245.000 viajeros y 169.336 toneladas á toda la longitud de la línea. Yo dejo ahora á la consideración de cualquiera que se haya ocupado algo en asuntos de ferro-carriles si sería jamás posible este movimiento en un ferro-

carril desde Vitoria á la Coruña, atravesando á lo largo las provincias del Cantábrico.

No nos hagamos ilusiones: este país del Norte de España está muy poblado, tiene indudablemente grandes elementos de riqueza; pero es muy montañoso, y un ferro-carril de vía ancha de las condiciones de las líneas generales exigiría un gasto desproporcionado que en modo alguno produciría rédito apreciable. Las corrientes comerciales y de la industria nunca tendrían un carácter de generalidad á todo lo largo de las provincias del Cantábrico; tienen que ser locales arrancando de los extremos de las líneas principales, y formarían, sí, un conjunto de cierto valor, muy digno de un modesto ferro-carril que acrecentará y dará gran vida á esta region.

Va siendo ya este artículo algo largo, y voy á terminar asegurando á la *Ilustración gallega y asturiana*, que tengo muy meditado el asunto: que no debe preocuparle la cuestión de los trasbordos, que para el presente caso son una cosa baladí; que un ferro-carril de un metro de ancho de vía con buenas condiciones de trazado, tiene la suficiente potencia de transporte para años dilatados: que los viajeros irán en sus coches con la misma comodidad que en las líneas principales: y por último, que se podrán transportar tropas, cañones y demás instrumentos y efectos de guerra. No quiero que me crea bajo mi palabra. Ruégole estudie detenidamente el problema, y prometo solemnemente variar de opinión si demuestra lo contrario de mis afirmaciones. Acaso llegue un día en que probaré técnicamente, cómo una línea férrea de un metro, puede llevar sobre sus hombros una carga tan pesada.

LINO J. PALACIO.

No habiendo podido insertar en el anterior número una importante carta de Londres que nuestro particular amigo el señor Pintado recibiera y tuvo la atención de remitirnos, damos hoy cabida al escrito que sobre la misma cuestión—la asenderada de los ferro-carriles del Noroeste—nos envía. Como nuestros lectores saben, una Sociedad anónima ha recibido la transferencia de las líneas adjudicadas á M. Donon, y las censuras y los temores que esta transferencia trae consigo, claras se oyen en las Cámaras y bien se advierten en el país. Nosotros apenas sabemos qué decir ante tantas peripecias, y por eso celebramos que el Sr. Pintado lleve hoy la voz sobre un asunto que realmente merece su atención ilustrada.

LO DEL NOROESTE.

Sr. Director de la REVISTA DE ASTURIAS.

Apreciado Sr. y amigo: Ya que en la última REVISTA no ha podido publicarse, como yo hubiera deseado, el desenlace de la historia de los ferro-carriles del Noroeste antes que los periódicos de Madrid, porque mi última correspondencia remitida á V. el día 28 del pasado llegó tarde para insertarla en el número correspondiente al 1.º de Abril, permítame V., señor Director, que dé el saludo postrero á esta cuestión, ya olvidada, en cuatro líneas.

Las últimas noticias referentes á una nueva combinación en Inglaterra para suscribir las obligaciones, y la idea de unir el capital inglés con el francés, ha fracasado: mas hoy que la *Gaceta* ha publicado ya la autorización del Gobierno para que el Sindicato desaparezca remplazándole una sociedad anónima, estamos delante de una cuestión en que todo lo hipotético ha desaparecido, no presentándose más que la tristísima realidad; y es ésta, que el concesionario del Noroeste vino á España con el solo propósito de sacar partido de lo que para los incautos podía representar la palabra Sindicato, sin comprometer para nada los capitales de las sociedades que lo formaban, haciéndolas desaparecer tan pronto como obtuvo del Gobierno español la concesión.

Este juego se hizo á la luz del día, á la vista de los hombres que rijen los destinos de la nación, iluminados por los representantes de las provincias de Galicia y Asturias, tan interesados en estudiar, sondear y esclarecer dudas, en un asunto tan trascendental y de tanto interés para tales provincias. ¿Qué se puede hoy ya decir sobre este negocio que sea nuevo, y que todo el mundo no conozca ya? ¿Qué artículo podrá insertar la REVISTA DE ASTURIAS sin ir á chocar contra todo el que haya intervenido directa ó indirectamente en asunto tan desgraciado? Y después de llegar en la violencia del choque hasta donde lo permiten nuestras costumbres y deberes sociales ¿qué habremos adelantado? ¿Hemos de olvidar ahora que los pueblos no resuelven sus cuestiones políticas, mercantiles ó industriales más que como ellos desean y quieren, y que las naciones tienen en último término lo que merecen? De qué nos quejaremos? no somos nosotros mismos los que deseamos que así, y sólo así, se resuelvan los problemas que más nos interesan?

Si mañana, Sr. Director, acude V. á un sombrerero para que le saque una muela que le atormenta, y en vez de operar sobre la muela dañada, opera arrancándole toda la mandíbula sana, ¿á quién se podrá usted quejar? ¿quién tendrá la culpa de semejante distracción?

Asturias y Galicia aspiraron á tener seguridades, garantías, contratos provisionales serios y eficaces antes de otorgarse la concesión. La Compañía de los ferro-carriles del Norte por sí sola no parecía suficiente á responder del conjunto de la operación; se escribió en todos los sentidos probando que los intereses de Asturias y Galicia se verían en su día lastimados si la compañía del Norte se quedaba con las líneas del Noroeste; el descontento y la desconfianza asomaron por todas partes aumentando de día en día, hasta que llegó el momento en que fué absolutamente necesario acudir á la fantasmagoría. Cruzó por la mente del que deseaba la concesión una idea que puso en práctica, la de presentar una retaguardia respetabilísima; y como es sabido que el público en España es confiado y galante hasta dejarlo de sobra, y que además las primeras espadas relacionadas con los asuntos financieros é industriales eran, para el estudio de la cuestión sometida á exámen, de primerísima calidad, se dijo: presentaremos al correr el telón en demanda de la concesión de los caminos del Noroeste, un escenario cuajado de personal pomposamente engalanado; y el país al ver el palco escénico tan provisto, aplaudirá sin remedio, las masas se entusiasmarán, la prensa lanzará sus campanas al vuelo cantando en todos los tonos las alabanzas de los organizadores y organizados; que después de esos aplausos, esos entusiasmos, y esas alabanzas, vendrá la concesión, y lo demás se arreglará como mejor se pueda.

Y así fué con efecto: la concesión se dió eficazmente, pero ¿declaró también el sindicato oficialmente y por cada uno de los gerentes de las sociedades coasociadas, que respondían y garantizaban los compromisos adquiridos por el concesionario? No... La operación no fué lo que se llama una operación seria, nada sugetaba al sindicato; así fué que al ver una rendija abierta, por ella se escapó.

¿Porqué pues, hemos de quejarnos si somos nosotros mismos los que queremos hacer las cosas así?

Todo el mundo reconoce que al presentar un personal sobre el escenario revestido con el pomposo nombre de Sindicato de Pa-

ris, lo natural parecía traducir Sindicato por garantía, orden, solución cierta y rápida, obras terminadas sin nuevas mañas, nuevas maniobras, nuevas mistificaciones. ¡Inocentes de nosotros!! No sabíamos que en el *patois* de los alrededores de Palermo *sin dicato* quiere decir *sin ochavo*, y nunca pudimos presumir que en España llegase día en que significase lo mismo!! Decirlo es preciso: Asturias y Galicia se equivocaron; sus vías férreas en cuanto á garantías de construcción para el porvenir, están hoy tan adelantadas y aseguradas como lo estaban en tiempos del antiguo concesionario. Hemos cambiado solamente de cochero; el moderno subió al pescante con el estómago satisfecho, peinado con un gracioso *toupé*, y llevando escrita en la escapela verde del sombrero la palabra "esperanza." El antiguo, tenía ya el látigo roto, las bridas mugrientas, las manos ulceradas, la librea convertida en tristes harapos, bandera inseparable de la ignorancia y abandono, ó de la desgracia; no se le ocurrió apelar á la reorganización sobre sus ruinas de una sociedad anónima!!! Pero... ¿hubiera conseguido verse apadrinado como sucedió con el nuevo concesionario? Misterio....

Para qué seguir? Ahora que está todo terminado, ¿no vale más terminar también felicitando al nuevo conductor general de las *viabilidades* férreas de Asturias y Galicia por su admirable olfato, tino y precisión para llevar á feliz término sus combinaciones? Las personas encargadas de verificar el peso de su estómago financiero al atravesar los Pirineos con dirección á la capital de España para ofrecernos su protección tan deseada por todos y anhelada, se han equivocado dejándole pasar como mercancía corriente; pero las provincias de Asturias y Galicia no se equivocan hoy al admirar á quien supo tan magistralmente allanar dificultades, ligando intereses de amigos y enemigos, en el gran *Steeplechasse* de los ferro-carriles del Noroeste de España, del que salió vencedor....

A los vencidos no nos queda más que consolarnos llorando y cantando con el gran poeta el eterno "Miserere." Sí: piedad, compasión para todos.... aunque esta vez sabían bien lo que se hacían!

TOMÁS DE PINTADO Y MORAN.

Oviedo 8 de Abril de 1880.

APUNTES LEXICOGRAFICOS

SOBRE UNA RAMA DEL DIALECTO ASTURIANO.

(*Adenda et corrigenda.*)

Ya mandados á la imprenta los *apuntes* insertos en números anteriores de la REVISTA, han acudido á mi memoria algunas otras voces, las cuales juzgo oportuno consignar aquí, para completar en lo posible dicho trabajo.

Alante — Adelante.

Aparexu redondu. — Traje de aldeana con dengue y saya negra.

Asperxar. — Rociar con agua bendita.

Bálagu. — Tumor pequeño que se forma en la piel del ganado caballar y vacuno, y del cual, estrujándole, sale un gusano.

Ballicu. — Pequeño odre lleno de manteca cocida que venden los cabraliegos. También le usan estos para *mazar* la nata.

Cegaratu, a. — Corto de vista que pestañea mucho.

Ensenidá. — Infinidad.

Ensenitu, a. — Infinito.

Ensiñar. — Enseñar.

Engruñase. — Encogerse mucho.

Espolique. — Criado que vá á pie al lado de un caballero viajante.

Esmogar. — ¿*Esvillar*?

Esmuega. — La operación de *esmogar*.

Espadar. — Separar de las fibras del lino y el cáñamo la parte leñosa, sosteniéndolos en puñados sobre la comba superior de una tableta fija y perpendicular, y pegándoles de refilon hacia abajo con una espada corta y ancha de madera.

Espadona. — La mujer que se dedica á *espadar*.

Erba del corte. — Yerba de hojas pequeñas y gruesas á manera de dientes de ajo, de las cuales se extrae un zumo con que se curan heridas.

Galbana. — Estado fisiológico en que hay languidez y pereza.

Galbaniegu, a. — El que tiene *galbana*.

Ingüentu. — Ungüento.

Llera. — Pedregal formado por las aguas á orillas de los ríos ó del mar.

Llúcia. — ¿Roca somera en un camino?

Menistru. — Ministro. Alguacil.

Mesmu, a. — Mismo.

Morrudu, a. — Morroquetudo.

Mazcar. — Mascar.

Mormurar. — Murmurar.

Nachu, a. — Chato.

Ocle. — Alga marina que suelen arrojar á las playas las olas y que los labradores de

las inmediaciones aprovechan para abonar sus tierras.

Pancha.—Torta de maíz cocida bajo el rescoldo del hogar.

Pitu, a.—Pollo, a.—Diminutivos: *pitin, ina*.

Pitada.—Pollada.

Quesu podre.—Queso de Cabrales.

Resmila.—Garduña.

Torga.—Travesaño de madera que se cuelga al cuello de algunos animales (comunmente los cerdos) para que no puedan practicar ciertas entradas.

Torgar.—Poner la *torga* á un animal.

Vega.—Campo sin cercar y de césped fino. Aumentativo: *vegona*. Diminutivo: *veguina*.

En lo ya impreso de estos *apuntes* he notado varias erratas y equivocaciones, que corregiré á continuacion, á fin de no inducir en error á mis lectores. Exceptúo únicamente las que consisten en faltas de sintaxis ú ortografía, fáciles de advertir ó subsanar.

AÑO 1879.

PÁG.	COL.	LÍNEA.	DICE.	LEÁSE.
369	2. ^a	32	filosófica	filológica
370	1. ^a	4 7	realizaría	realzaría
Id.	Id.	49	de ellas	en ellas
Id.	2. ^a	48	<i>rocios</i>	<i>rocinos</i>
Id.	Id.	57	Transfor- mándose.	Transfór- mase.
Id.	Id.	última.	<i>amabuez</i>	<i>amábuez</i>
371	1. ^a	37	<i>xientz</i>	<i>xentz</i>
Id.	Id.	(1)
Id.	2. ^a	8 y 9 (2)
Id.	Id.	37	<i>perdz-mz</i>	<i>perdz-se</i>
Id.	Id.	51	<i>panoyar</i>	<i>panoya</i>
Id.	Id.	53	<i>enxambu</i>	<i>enxambre</i> (3)
372	2. ^a	5	<i>boroña</i>	<i>borona</i> (4)
Id.	Id.	43	<i>anduriñas</i>	<i>anduriña</i>
396	1. ^a	15	<i>cádaves</i>	<i>cádavas</i> (5)
397	2. ^a	35	<i>Cuciu</i>	<i>Cúciu</i>
429	Id.	12	<i>garina</i>	<i>garma</i>

AÑO 1880.

24	1. ^a	43 y 44	<i>estándorios</i>	<i>estándimios</i>
26	2. ^a	24	<i>Peyan</i>	<i>Peyau</i>

La limpieza y esmero con que de ordinario sale impresa esta REVISTA, basta para demostrar que ni el establecimiento tipo-

(1) Añádase al fin de la regla 7.^a: En Méjico, *Rioja, jota* y alguna otra palabra, se pronuncia la *j* como en castellano.

(2) Suprímase el inciso: "además de algunas sueltas (*Méjico, Rioja, jota.*)"

(3) Sobra un *olaxar* que hay más abajo en el mismo párrafo.

(4) Así se dice en el concejo de Llánes. Hágase la misma enmienda en los demás lugares donde suena esta palabra, como tambien en *Boroñu*, que debe ser *Boronu*.

(5) En tierra de Llánes son desconocidos los plurales femeninos en *es*.

gráfico en que la misma se estampa, ni la Redaccion, son responsales de las anteriores erratas.

Téngase presente, por último, que *Árguma* y *Ñetora* son voces esdrújulas y que en *Bimbria, Cásfia, Nidiu, Sumidóriu, Tanóbia, Trechória* y *Trechóriu*, las dos últimas vocales constituyen diptongo, acentuándose, por tanto, la sílaba precedente.

Concluyo rogando á los lectores de esta REVISTA residentes en el concejo de Llánes, que corrijan las inexactitudes y omisiones en que de fijo habré incurrido, seguros de prestar con ello un buen servicio á los estudios filológicos, aumentando los datos precisos para la formacion del Diccionario asturiano.

GUMERSINDO LAVERDE RUIZ.

HISTORIAS DE PÁJAROS

(que parecen de hombres.)

VII.

A nous les coups d'or pleines d'un vin charmant!
A d'autres les cañices!

(VICTOR HUGO.)

Nací al calor del pecho de mi madre,
á mis alas mi padre abrió el espacio,
la luz me hizo cantar, dióme la selva
en la siesta frescor, de noche amparo.

Dulce la vida, sin temor ni duelo,
volé y canté. — Sobre el arroyo manso
de piedra en piedra veleidoso iba
y, fiel espejo en la corriente hallando,
miraba con placer mi gentileza
y un compañero al par en mi retrato.

Corría en las vegas; y ante el bucy altivo
que inclina la cerviz por el regalo
de fresea yerba, mi irritante audacia
alarde hacía de su paz en daño,
hasta que el monstruo, que volar no pude,
lanzaba al aire su resuello insano,
la cola arqueaba, el golpe previniendo
cejaba un punto, y cuando en torpe salto
con su fiereza sobre mí venía,
más lejos yo gozábame en su engaño.

Por verdes setos que las sendas bordas
marchaba alegre al resplandor de ocaso,
picando el seno de encendida baya
ó de la mora el reluciente grano
y del follaje con inquietas plumas
el prematuro sueño disipando.

De rama en rama, sin abrir mis alas,
subía á la cima del erguido árbol
en cuyas hojas últimas, del día
brisca su adios el mortecino rayo;
y al ceder á mis piés la rama débil
dejábame caer desde lo alto,
volvía luégo á subir, y ondas fingiendo
en el tranquilo mar del éter diáfano,
al fin llegaba de descanso ansioso
al aprendido albergue del descanso.

Tras esta vida plácida, el destino
quiso ofrecerme insólitos halagos;
y hoy existe otro sér que en nueva vida
se une conmigo por amantes lazos.

La vez primera que mis ojos vieron
al ave tierna en quien cifré mi encanto,
brillaba el sol, y la doliente ave
quizá sus ojos á la luz cerrando,
al convertirlos á su propia alma
así decía con acento amargo:

—El cielo lleva cubierta
con denso velo la faz:
parece que la noche
no acaba de pasar.
Penden de las verdes hojas
gotas que al cieno caerán:
el sol que llanto bebe
hoy déjalas llorar.
La corriente está sombría,
sus ondas calladas van:
sin que la luz las bese
las tragará la mar.
Las flores su frente doblan
faltas de esperanza ya:
por ver el sol nacieron
y el sol ya no verán.
A las cumbres de los montes
corona la niebla da:
calvas las frentes vuélvense
que coronó el pesar.
Polvo de oro en azul aire
hoy los ojos no hallarán:
¿el carro de la dicha
por dónde rodará?—

Brillaba el sol!—y de aquel ave al alma
filtróse al fin el resplandor del astro.....

Y desde entónces, al saltar ligero
sobre las guijas del arroyo claro,
no fuí á buscar mi imágen en su fondo,
la realidad feliz busqué á mi lado.
Con ella anduve por los setos verdes,
corrí con ella por los verdes campos,
con ella hendí los zafirinos aires
hallé con ella el bienhechor descanso
y, por dichoso error, bajo su ala
mi cabeza al dormir escondí acaso...

Pidiónos el amor seguro nido
y nos dió más la suerte sin trabajo;
que, como avaricioso de venturas,
el mismo nido hallé donde eco hallaron
los vagidos primeros de mi vida
del seno maternal bajo el amparo.

Allí está ella en regocijo mudo
sobre los frutos del amor preciados,
incubando la vida en el silencio,
incógnitas delicias evocando;
allí retorno yo que al par evoco
delicias olvidadas del pasado:—
y si, gozoso del recuerdo, digo
aquellas quejas de su antiguo canto,
óyelas ella como nunca oídas
y así me dice de emocion temblando:

—Cesa en tu queja, y ven, y oye conmigo
de mil alegres cantos el presagio!

FÉLIX DE ARAMBURU Y ZULOAGA.

ECOS Y RUMORES.

Ya que estos días apenas hizo más que llover, no
tomarán Vds. á mal que los traslade á un día de sol.

No dispuse de tiempo para referirlo en los breves
renglones que me fué dado escribir en la pasada
quincena, pero no he de repugnar el que se me ta-

che de cronista un tanto *suranné*, á trueque de dar á
ello cabida de esta hecha y de recrearme con ello
una vez más al traerlo á la memoria.

Pero ¿y qué es ello?—dirán Vds.

Pues ello es que se puede pasar el domingo de
Pascua de muy otra manera que lo habrán pasado
muchos de mis lectores, y que lo habría pasado yo
si una invitación amable por extremo, salida de
amigos labios, no me hubiera llevado á emociones
imprevistas.

—¿Quiere V. (se me dijo) ir á celebrar la Pascua
á Candas con nosotros?

—¡A Candas!!—contesté yo admirándome de
pronto.

—A Candas—se me replicó con aplomo.

Y hé aquí que con un hermoso día, con compañía
inmejorable, sin descarrilar en el tren y sin salir
por las orejas de mi arrogante cabalgadura, dejé á
Oviedo, llegué á Veriña, me apeé en Candas y vi
que era bueno.

Me anticiparé á las objeciones que pudieran ha-
cerme los que leen estas líneas.

¿Ha perdido V. el paseo del Campo? Pero he pa-
sado más largo y por variados modos. ¿Y la música?
He tenido música. ¿Y la función de teatro? He asis-
tido á una función teatral. ¿Y el cabrito pascual? He
comido cabrito.

Conste, pues, que no he perdido nada. Y ahora
veremos si he ganado.

Ir á Candas en los meses de estío, no tiene nada
de extraordinario. La vida veraniega hácese allí á
maravilla, como de ello pueden testimoniar los nu-
merosos bañistas que le visitan en tal época. La
cuestión es ir en Marzo á Candas.... á ver represen-
tar *El Médico á palos*. Cualquiera ha visto á Vico
—pongo por caso—en el Español ó en Apolo ó en
los autores de filosofía de la historia. No así cual-
quiera ha visto á Casimiro—por ejemplo—en el im-
provisado escenario del Ayuntamiento de la villa
del Cristo, haciendo un *Don Bartolo* pintiparado; y
yo le he visto con estos ojos.

Candas, con sus blancas casas, su encumbrada
iglesia, sus pintorescos alrededores de tierra y mar,
presentóse á mi vista desde el alto de la *formiga*; y
parecía solitario, callado, melancólico, hasta que al
trasponer la última vuelta de la cuesta, descubri al
pié de la sin igual fuente de Santarúa numerosa
concurencia que se apiñaba en torno de una músi-
ca mientras esta tocaba, y que se entregaba á los
tradicionales bailes del país cuando una de las nove-
dades del día dejaba de preocuparla. Porque hubo
varias novedades aquel día, y la de la tarde era
aquello: una docena de jóvenes que, tras de breve
pero aprovechada enseñanza, después de proporcio-

narse instrumental nuevo y bien combinado, se exhibía á sus convecinos recreándolos con la ejecución de sencillas y bonitas piezas y prometiéndoles adelantos futuros, de que ya los presentes eran segura y no *dononiana* garantía.

Después vino la novedad de la noche, á que hice ya alusion.

En Candas no sólo se aprende pronto á tocar la música, si que tambien se acierta á organizar un cuadro de aficionados para rendir tributo á Talía y proporcionarse otro divertimento honesto y civil. Yo no diré que los actores eran artistas consumados, pero si diré (vaya si lo diré!) que las *damas* eran lindas y graciosas y los *galanes* despiertos y hábiles. Crean, pues, que los felicito con sincero afecto y no ménos felicito á los promovedores, directores y auxiliares del pensamiento.

En Candas hay gente así, y á más de esto amable y obsequiosa.

Candas que ya cuenta con todas esas cosas, va á conseguir muy pronto una nueva ventaja. La cuesta de la *formiga* no ofrecerá al turista dificultad y peligro en adelante, porque la carretera que por la orilla del mar se está construyendo, facilitará grandemente el acceso á la villa y al mismo tiempo la comunicacion con la excelente playa de Palmera.

Ah! y apropósito del mar. El mar estaba de día de fiesta, de domingo de Pascua, espléndida y alegre. El sol mirábala con ardorosa mirada, y ella estremeciase y sonreía.

¡Dichosos los que juegan al sol y al mar!

Pero ay! el mar no siempre está como en aquellos momentos, risueño y bonancible.

Pocos días después, fuerte viento azotó sus olas; y una vez más tuvimos que lamentar en nuestra desamparada costa sensible desgracia de que nos dió cuenta *El Comercio* de Gijon, y una vez más la caridad inagotable de esta próspera villa hubo de acudir al auxilio de la orfandad y de la miseria.

¡Infelices los que, para sostener su existencia, tienen que exponerse á las implacables súbitas iras del Océano!

* *

El Eco de Asturias, al excitar al municipio para que con prontitud realice la reforma proyectada en las escuelas que de él dependen, se hace cargo de los artículos que la *Revista* viene publicando acerca del sistema froebeliano, recuerda lo que el mismo colega expuso tambien sobre tan interesante asunto tiempo atrás, y creé que la ocasion es apropósito para intentar el establecimiento de un centro de enseñanza adaptado á dicho sistema.

Desde luégo unimos nuestra excitacion á la del

estimado diario y conformes de todo en todo con su propuesta, nos ofrecemos á coadyuvar á su realizacion por los medios que estén á nuestro alcance. El autor de aquellos artículos, querido compañero nuestro, está pronto á proporcionar cuantos datos y detalles sean precisos, de los cuales no pocos aparecerán en nuestras columnas; y como quiera que la innovacion diria mucho en honor de esta ciudad y seria de notoria trascendencia, y como quiera que la *principal dificultad* para el planteamiento y extension del sistema de Froebel esté en formar el cuerpo docente con las adecuadas circunstancias, vamos á hacer hoy una pregunta que acaso más adelante desarrollaremos:

¿No seria posible que la iniciativa individual crease aquí una Escuela de Institutrices semejante á la que en Madrid está ya produciendo admirables resultados?

* *

Noticias varias:

—La Comision nombrada por la Diputacion provincial para estudiar la situacion y condiciones del nuevo Hospital, continúa activamente sus trabajos, y es de esperar, conocidos el celo y la competencia de los individuos que la componen, que el proyecto responda á la urgente necesidad que se trata de llenar y reuna los múltiples requisitos que la ciencia moderna pide en semejantes construcciones. Sabemos tambien que el ilustrado antiguo médico de Beneficencia D. Plácido A. Buylla, que con los demás dignos facultativos de los Establecimientos benéficos provinciales forma parte obligada de la citada comision, viene ocupándose hace algun tiempo en redactar una Memoria en la que se propone estudiar bajo el aspecto higiénico, de capitalísima importancia en este orden, la construccion del nuevo Hospital; y tenemos fundados motivos para asegurar que este trabajo será digno del asunto á que se dedica, así como de los extensos conocimientos y larga práctica de nuestro distinguido amigo, á quien nos permitimos excitar para que dé la publicidad debida á su trabajo y no sobreponga, como en otras ocasiones, su modestia á la satisfaccion del deseo que en los amantes de la ciencia existe siempre por conocer el fruto de serios y meditados estudios.

—En la iglesia de la antigua colegiata de Arvas, se ha descubierto el primitivo ábside al que en pasada época se había subrepuesto un altar churriguesco que le ocultaba por completo. Nuestro celosísimo Prelado, acompañado de personas competentes, inspeccionó por sí mismo días atrás el monumento, que es segun parece una preciosa joya bizantina del siglo XII, y dispuso la conveniente restauracion, que habrá de ser un tanto costosa y prolija por haber sido destruida parte de ella al adosar á la obra primera el retablo que hasta ahora la cubría. Sabido es que la Colegiata de Arvas que con la de Covadonga eran las dos únicas de patronato real que había en Asturias, fué en remotos siglos abadía destinada á hospedar los peregrinos que atravesaban el Pajares, semejante así al famoso monasterio de San Bernardo en los Alpes.

SALADINO.