

Mártes 15 de Octubre de 1872.

EL ATENEO

Organo del Ateneo Científico, Literario y Artístico de Vitoria.

SE PUBLICA LOS DIAS QUINCE Y ÚLTIMO DE CADA MES.

SE SUSCRIBE AL PRECIO DE 6 REALES TRIMESTRE EN LA BIBLIOTECA DEL ATENEO.

SUMARIO.

EL TRABAJO DEL HOMBRE, por D. F. Eseverri.
—ESPRONCEDA, por D. Marcial Martínez.—EL
ESCORIAL, por D. Fermín Herrán.—NOCIONES
DE GEOGRAFÍA HISTÓRICA, por Luis Laplana.
—LA GUERRA FRANCO-PRUSIANA (Soneto), por
D. Ceferino Suarez Bravo.—Noticias.

EL TRABAJO DEL HOMBRE.

VI.

Vías de comunicación naturales y artificiales.—Playas, desiertos y sábanas.—Ríos, canales, caminos de hierro.—Puentes y viaductos.—Apertura de los istmos.—Canal de Suez.—Istmos de la América central.

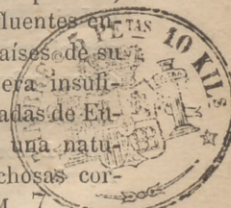
Imposibles hubieran sido todos los progresos realizados en la conquista del terreno, si los pueblos no se hubieran relacionado unos á otros por frecuentes comunicaciones; así es como las materias se han cambiado de clima á clima, las ideas se han hecho patrimonio comun, y la inteligencia creadora de los trabajadores ha podido desarrollarse y extenderse.

Los primeros caminos que emplearon los hombres para viajar y trasportar sus productos, fueron las rutas naturales que ofrecen las playas del Océano, los desier-

tos de arena, de arcilla ó dura roca desprovista de toda vegetacion, la superficie horizontal ó las largas ondulaciones de las praderas y de las sábanas. Gracias á estas vías naturales de comunicacion, los pueblos á quienes las aguas, bosques y montañas separaban unos de otros, han aprendido á conocerse; pero no por eso dejaban de ser muy difíciles las relaciones que entré sí tenían. Las playas están cortadas por barancos y embocaduras de ríos difíciles de atravesar; los desiertos, las sábanas son el reino del hambre, y el viajero que en ellos se aventura sin viveres está cierto de perecer. Al cabo de miles de años y aun siglos, estas vías naturales son tan peligrosas siempre como lo eran cuando el hombre se aventuró en ellas por primera vez; y solamente por su industria ha podido crearse caminos mas cómodos y seguros.

La invencion de las almadías y barcas proporcionó otras vías á los pueblos; las corrientes sinuosas de los ríos, esos caminos que van, progreso inmenso para las comunicaciones entre los pueblos, puesto que cada río con sus afluenteslazaba unos á otros todos los países de su cuenca. Pero este progreso era insuficiente. En las regiones civilizadas de Europa, donde el hombre forma una naturaleza á su gusto, estas caprichosas cor-

NÚM. 7.



rientes de agua, con prolongadas sinuosidades, rápidas peligrosas, súbitas crecidas, continuos obstáculos, no pueden convenir ya à los comerciantes y viajeros, cada dia mas exigentes en cuanto à rapidez y regularidad. La navegacion interior disminuye, excepto en las embocaduras de los rios, que son, al mismo tiempo, centros marinos, y que el arte del ingeniero transforma gradualmente en canales regulares de una profundidad normal: ejemplo, el Clyde, cuyo lecho tenia hace un siglo uno ó dos metros mas bajo solamente de la superficie, y ahora alcanza siete metros y medio, de suerte que los grandes buques pueden siempre subir libremente à los muelles de Glasgow. En el interior de las tierras se han abandonado las vias naturales de agua por las artificiales, cuya direccion y profundidad puede arreglar el hombre à su antojo; y mejor aun por las carreteras construidas à través del territorio en todos sentidos, formando una inmensa red; y los caminos de hierro en los que el vapor puede alcanzar aun una velocidad superior. Ya han exigido los ingenieros terminantemente la supresion, como vias de comunicacion, de los rios de Europa, el Loire, el Garona, el Rhin, utilizando sus aguas para el riego de los campos. «Solo para los salvajes son caminos los rios, dice M. Love, y las únicas vias de transporte que el hombre civilizado reconoce son las que él por sí se ha construido.» (1) En efecto, los cientos y aun miles de millones que ha costado el Loire, desde principio de siglo, en reparaciones de diques, levantamiento de casas, reforzado de buques y renovacion

de cultivos, ¿no hubiera sido mas que suficiente para la construccion de un doble camino de hierro en toda la longitud del valle, y para un sistema completo de riego que hubiera transformado en un inmenso jardin, estos campos siempre amenazados de destruccion por las crecidas?

Nadie puede negar que, entre todas las grandes invenciones modernas, los caminos de hierro son los que mas contribuyen al movimiento de los viajes, à la difusion de las ideas y à la reparticion de las riquezas de la tierra. Incalculables son los servicios que han prestado ya à la humanidad, y sin embargo, el poder de la rutina, las exigencias del fisco, las barreras de las aduanas, el àvido sistema de monopolio y de lucro que las compañías practican, la carencia de elevadas miras de union entre los constructores de las líneas, las inquietudes y los desastres de las guerras, han retardado muy singularmente el impulso que las vias férreas hubieran podido dar à la actividad de los pueblos. Por otra parte, aun figuran los caminos de hierro en muy corto número, con relacion à la extension de las tierras: su longitud total es de 160 mil kilómetros, es decir, un solo kilómetro por cada 800 kilómetros cuadrados de superficie continental. Aun no està terminada ninguna de las grandes líneas que deben enlazar de un mar à otro las diversas regiones del mundo. La mas larga, que principia en Cadiz, y que se desarrolla en una extension de 5.962 kilómetros, pasando por Madrid, París, Berlin, Petersburgo, Moscou, alcanza hasta Nijni-Novogorod, en las llanuras de la Rusia; faltando todavia una longitud doble para que los rails lleguen à los bordes del mar de Ochotzk. La línea trasversal que desde las orillas del Pas-de-

(1) *Discours d'inauguration à la Société des Ingenieurs civils*, 1868.

Calais se dirige à Constantinopla, se halla, hace mas de diez años, detenida en el curso del Danubio. En cuanto al nuevo mundo posee ya desde 1869 un camino de hierro de 6.000 kilómetros de largo, que atraviesa el continente, del Atlántico al pacífico, de Portland y New-York hasta San Francisco, y que llegará à ser ciertamente la principal arteria comercial del globo.

Todavía son muy poco numerosos los distritos donde el servicio de caminos de hierro sea completo. El mas rico, bajo este punto de vista, es el de Lancashire, donde se estableció la primera via férrea importante, la de Manchester à Liverpool, y donde Stephenson lanzó su primera locomotora. En este suelo clásico de la industria, hay por lo menos 1 kilómetro de camino de hierro por cada 4 kilómetros cuadrados de superficie. Esta gran facilidad de las comunicaciones ha dado por resultado el atraer hácia estos distritos poblaciones verdaderamente enormes, respecto à la poca extension que ocupan. Londres, hácia la que convergen vias férreas de todos los puntos del horizonte, aumenta 50.000 habitantes cada año, y en su creciente marcha, aglomera sin cesar en su recinto las ciudades, villas y aldeas de sus cercanías, conteniendo ya ella sola casi un sexto de la poblacion. Algunas regiones muy pobladas de la Bélgica, de la Prusia Renana, del Massachusetts, están atravesadas tambien por vias férreas, en todos sentidos; pero en lo general, salvo en las cercanías de las grandes poblaciones, aun falta mucho para terminar la red. Hay continentes que están casi enteramente desprovistos de vias de comunicacion rápidas. La América del Sur, doble que la Europa, no tiene mas que 3.000 kilómetros de cami-

nos de hierro. El continente Asiático, à escepcion del Indostan, no tiene mas camino de hierro que el de Esmirna à Efe-so. El Africa no tiene líneas férreas, sino es al Norte y al Sur, en las dos colonias de la Argelia y del Cabo, y en la cuenca del Nilo, que para el comercio, es tambien una colonia de Europa.

En estos cuarenta años, se han gastado en los diferentes países, *cinquenta mil millones*, en caminos de hierro, débil suma comparada con la que es necesario gastar aun para la continuacion y terminacion de la obra emprendida; bien es verdad, que estos gastos, muy distintos de los que emplean los hombres para mutuamente destruirse, sirven para crear nuevas riquezas y hacer amigos à los pueblos. Aunque muy pequeña todavia, la fraccion de las economías nacionales, que puede librarse de la rapacidad del fisco y de los despilfarros del lujo y de la disolucion, sirve sin embargo para poner feliz término à trabajos enormes, que nuestros antepasados no hubieran osado intentar, y que apesar de eso nadie piensa señalarlos como «maravillas del mundo;» porque se llevaràn à cabo algun dia obras mas grandes. Los rails del camino de hierro salvan ya los Pirineos, los Cévenes, los Vosgos, el Jura, los montes de la Bohemia, los Apeninos; la locomotora trepa las rampas de Sierra Nevada de California, elevándose à 2.140 metros, mientras que al Este, pasa por una garganta de las montañas Roquizas à 2.512 metros de altura. Por la mano del ingeniero han sido abatidos los Alpes, en Soemmering, en Brenner; sucesivamente se han salvado el Saint-Gothard, el Simplon, el Mont-Genèvrè, y por fin al cabo de doce años de perseverante trabajo se

ha abierto un tunel (1) de 12.233^m55 de bajo de las montañas de Frejus entre la aldea francesa Modana y el pueblecito italiano Bardonneche, entretanto que à 27 kilómetros al Este, un camino provisional de hierro siguiendo los contornos y trepando por las rampas de la carretera del Mont-Cenis, pasaba à 2.098 metros de altura para descender despues en zigzags al abismo en cuyo fondo està situada la pintoresca ciudad de Suza. Desde los tiempos de Anibal y de los Romanos, y hasta en los primeros años de este siglo, no podia llegarse à la Mauriana, en Italia, sino por los senderos de los dos Mont-Cenis, ó por temibles pasos, cortados por precipicios, y obstruidos casi todos por los ventisqueros. Desde 1810, una via permitia à los viajeros de los dos pueblos comunicarse entre sí en todo tiempo, y es tal y tan fuerte la presion de las necesidades comerciales que exigian la union à través de la muralla de los Alpes, que ha habido que improvisar un camino de hierro de construccion especial, sin aguardar à la terminacion de la gran via internacional que, suprimiendo los Alpes, pone en comunicacion à París y Turin.

Los ingenieros que perforan las montañas tampoco temen suspender las vias férreas sobre grandes rios ó aun brazos de mar. En el Canadá, un puente viaducto de mas de tres kilómetros salva el San Lorenzo; no léjos de la catarata del Niágara, otro puente, que sirve para cuatro líneas de camino de hierro, atraviesa el abismo donde se precipita el rio. En Inglaterra el estrecho de Anglesey, los brazos de mar del Mersey, del Saltash, y otros mas se salvan por puentes-tubos;

mas ó ménos tarde las dos orillas del Bósforo y las del Faro de Mesina estaràn reunidas por un viaducto que trepidando atraviesan los convoyes; finalmente, hace ya muchos años, los ingenieros proponen à porfia la supresion de la laguna del Pas-de-Calais, entre la red continental y la de la Gran Bretaña, bien sea perforando un tunel bajo el mar, ó arrojando un puente de 30 kilómetros entre àmbas costas. (1) Y no es una fantasía quimérica: el dinero gastado en las fiestas de Solferino y Sedan bastaria ampliamente para esta obra. En pocos años reconstruiria la industria el istmo que las olas han tardado miles de siglos en destruir.

Así como los estrechos no deben detener los pasos de las locomotoras, igualmente los istmos deben abrirse à la navegacion completando así la obra de ordenacion del planeta. Ya se habian ensayado los antiguos en estos grandes trabajos, pero sus tentativas no alcanzaron ningun resultado definitivo. Así los Griegos, y despues de ellos los Romanos, en tiempo de Neron, emprendieron en diferentes ocasiones la ruptura de un canal entre las dos bahías del mar Jonico y del Archipiélago que separa el istmo de Corinto. En el lugar escogido, no tienen mas de seis kilómetros de anchura los terrenos que se han de cortar, y se elevan por àmbas costas en suave pendiente hasta una meseta de 80 metros de altura. Teniendo en cuenta las pequeñas dimensiones necesarias à un canal destinado à las galéras griegas y romanas, no ofreceria

(1) La inauguracion oficial se verificó el 17 de Setiembre de 1871.

(1) Recientemente los Sres. G. de Grappin, y C. de Villedesid han presentado un proyecto de un tunel intercontinental que atravesando el estrecho de Gibraltar enlace à España con Africa.—(N. del T.)

hoy este trabajo de perforacion nada de extraordinario; pero à los ingenieros de la antigüedad les parecieron insuperables las dificultades, y las embarcaciones que de un golfo à otro se dirigian continuaron haciendo un gran rodeo por los promontorios é islas del Peleponeso asaltadas por las olas del ancho mar.

El canal de navegacion inaugurado por Faraon Nechao, hace mas de 25 siglos, entre el curso del Nilo y el golfo de Suez, era mas fácil de llevarlo à feliz término que el del istmo de Corinto, porque se trataba únicamente de trazar, por las tierras bajas del desierto, un pequeño canal de derivacion, que condujera al mar Rojo las aguas dulces del rio. Un Ptolomeo terminó esta obra largo tiempo abandonada; despues de algunos siglos de interrupcion, el Califa Omar la mandó restaurar à su lugarteniente Amrou, y durante algunos años, facilitó los cambios entre el delta del Nilo y las ciudades de la Arabia. En nuestros dias, esta via de agua dulce, vuelta à abrir con poco trabajo por los ingenieros franceses, sirve no solamente para el trasporte de las mercancías y consumos entre la cuenca fluvial y el mar Rojo, sino que alimenta de agua pura la ciudad de Suez, expuesta à morir de sed por la carencia de fuentes y lluvias, y lleva la fecundidad à las tierras que limitan sus orillas, en otro tiempo desprovistas de vegetacion. Pero este canal, mas útil, y ciertamente de mas duracion que el que supieron hacer nuestros antepasados, no es mas que un simple detalle en la grandiosa obra emprendida en 1854, y felizmente termina-

da à fines del año 1869 (1), del gran canal que restablece entre el Mediterráneo y el Océano Indico la antigua comunicacion destruida poco à poco en el curso de las edades geológicas. El canal de bastante profundidad para recibir buques de mucho calado, bastante ancho para que puedan circular sin estorbarse, y provisto además de vastos puertos interiores donde pueden situarse flotas enteras, tiene además dos magníficos puertos extremos, uno de los cuales Port-Said, es ya despues de Marsella, el mas cómodo y seguro de todo el Mediterráneo. La masa de tierra que ha sido necesario mover para dar salida à los buques no baja de 75 millones de metros cúbicos, es decir, que si todos estos restos se amontonasen, podría elevarse una pirámide de 3400 metros de circuito en su base y 350 metros de altura. El desierto se ha poblado y cubierto de jardines y de oasis, por la atraccion de gentes del Egipto y de Europa à estos inmensos talleres; dos importantes ciudades, Port-Said é Ismailia, han surgido de las arenas; mas de cuarenta mil habitantes han establecido sus moradas en estas llanuras, que sólo temblando atravesaba el hombre no hace mucho. ¿Y que valen estas primeras agrupaciones de

(1) Nada mas elocente que los siguientes telegramas de Fernando de Lesseps.

Suez 16 de Agosto 1869 à la una y 40 de la tarde.

«Ayer espléndida fiesta; las aguas del Mediterráneo y del mar Rojo se han unido en los Lagos Amargos. Asegurado el relleno de los lagos.»

Suez 28 Setiembre 1869.

«Hemos partido esta mañana de Port-Said, y hemos llegado esta tarde à Suez, despues de una travesía directa y continua, en vapor, de 15 horas.»

La inauguracion oficial, à la que asistió la emperatriz de los franceses, y comisiones científicas de todo el mundo, tuvo lugar el 17 de Noviembre de 1869.—(N. del T.)

colonos, en comparacion de los que de todas partes concurrirán, cuando Port-Said y Suez se trasformen en nuevas Constantinoplas, y reciban el todo ó la mayor parte del enorme tráfico de nueve millones de toneladas, que anualmente doblan el Cabo de Buena Esperanza, alargando así su ruta normal en 12 mil kilómetros de travesía? Ciertamente pueden darse por bien empleados los 500 millones de francos invertidos en semejante empresa, cuando los negociantes de Amsterdam no han vacilado, con el objeto de evitar á sus buques la pequeña vuelta del Zuyderzee y el paso del Texel, en la construcción de un canal de 78 kilómetros que atravesase la península de Holanda, y despues otro de 25 kilómetros solamente, cuyo coste no bajarà de 60 millones, que corta la península por su raiz y pasa por las antiguas lagunas y pantanos del Ij, rápidamente trasformados en magníficos «polders.»

La apertura de Istmo de Suez, debe completarse naturalmente, más ó ménos pronto, con el corte de uno de los istmos de la América Central. Ya Hernan Cortés, en 1528, despues de asegurarse que no existia estrecho entre el Golfo de Méjico y el mar del Sur, se ocupaba de los medios de cortar el istmo de Tehuantepec, creando un canal de navegacion. Desde que, hechas libres las antiguas colonias españolas, se han desprendido de las trabas comerciales que las hacian feudo de algunas casas de Sevilla y Cádiz, multitud de proyectos de corte se han presentado, redactados unos al acaso en cartas de fantasía, y estudiados otros, con todo el esmero que el conocimiento del país permitia, por hombres de reconocido valor científico. Las partes de la América Central por las que los ingenie-

ros han hecho pasar sus proyectos de trazado de canales, con ó sin esclusas, comprenden sin excepcion todas las angosturas de la gran tierra de union entre Méjico y Colombia. El istmo de Tehuantepec, el de Honduras, el valle del San Juan y la estrecha Zona de campiñas que separa las aguas del Pacifico de las de los dos lagos de Nicaragua y de Managua, el istmo de Chiriqui, el rio Chagres y el Panamá, el Darien, débil pedúnculo que une al continente del Norte, la enorme masa del continente meridional; finalmente la cuenca del Atrato, y muchos de sus tributarios, todas han sido sucesivamente regiones ensalzadas como necesarias para abrir la gran puerta comercial del mundo. Segun M. Jules Flachet, la mas fácil de estas empresas, la del Nicaragua, exigiria una suma de 320 millones de francos, y el corte mas costoso, el que tomaria el curso del Atrato y del Truando, se elevaria á 750 millones de francos. Bien poca cosa es, si se la compara à los tesoros que anualmente se gastan en comprar armas de guerra y fundir balas y cañones; pero grande, porque es una obra de interés universal cuyo resultado seria aproximar unos á otros los continentes, y acelerar el dia de la gran reconciliacion. Es, pues, probable que se pasen aun muchos años antes que alguno de los istmos americanos dé paso á buques mercantes; y sin embargo, si las sumas prodigadas en los mercados de hacienda en la constitucion de sociedades fantásticas, se hubieran empleado en trabajos serios para la union de los dos mares, sin duda alguna que una gran parte de la obra estaria terminada. Por el Nicaragua, sobre todo, seria relativamente fácil abrir una comunicacion de mar á mar. En otros tiempos, los buques mercantes españoles,

remontaban libremente hasta el lago, dejándose llevar por los vientos aliseos, y aun hoy mismo los buques de vapor triunfan sin trabajo de las corrientes de las rápidas. Mejorando la entrada del puerto y rectificando el curso del San Juan en los pasos difíciles, el lago se abriría nuevamente y tendrían acceso los buques de 300 á 400 toneladas, quedando sólo por perforar la estrecha lengua de tierra de Granada: pero al Oeste de la isla y rada de Zapatera, donde se encontrarían las embarcaciones perfectamente al abrigo de la resaca producida por los aliseos, el ingeniero Maximiliano de Sonnenstern ha descubierto un paso de 30 kilómetros de largo, cuyo punto mas elevado se encuentra solamente 7^m, 50 sobre el lago Nicaragua y á 45 sobre el Pacífico.

(Se continuará.)

F. ESEVERRI.

ESPRONCEDA

==

INTRODUCCION Y CANTO 1.º DEL DIABLO-MUNDO.

El estudio de la literatura es el estudio completo de la humanidad, bajo todos sus aspectos y relaciones. Sintetizase esta en los tres períodos de infancia, virilidad y reflexion, y los mismos caracteres acompañan y reflejan el desenvolvimiento literario.

A la sencillez primitiva de los primeros pueblos corresponde la sublimidad, llena de candor é inocencia de las páginas de la Biblia, monumento impercedero de la humanidad en los primeros pasos de su existencia.

Cuando esta crece y se levanta llena

de fuego y entusiasmo y aparecen los héroes de Grecia y Roma, expresion genuina de la exhuberancia de vida activa de los pueblos en aquella época de fuerza y de vigor; brota de la inspirada mente del ciego de Smirna la Iliada, manifestacion perfectamente concluida de aquella civilizacion que habia de servir de punto de partida á todos los pueblos de la tierra.

Por último, en esta época, en que á todas las ideas, á todas las creencias, á los poderes todos se ha llamado á razon de ser, investigando sus orígenes y el fundamento de su existencia; cuando la imaginacion, en estrechó maridaje con la razon, remonta su vuelo atrevido á la esfera de altas disquisiciones filosóficas, encarnando, no ya la vida de un pueblo, sino la de la humanidad entera en sus sentimientos mas íntimos, en sus mas profundas afecciones, aparecen Dante, Shaskpeare, Calderon de la Barca y Espronceda.

Estela luminosa que en el revuelto mar de la existencia de los pueblos marca á la humanidad el derrotero de las generaciones que se hundieron entre los escombros de lo pasado, la Iliada nos ofrece en sus brillantes páginas el choque de dos civilizaciones rivales que aspiran, sobreponiéndose la una á la otra, á formar época en la historia del mundo, y preparar el dominio de los destinos futuros de las naciones. Vence al fin la Grecia, y el Asia, cuna del género humano, desaparece en la oscura noche de lo pasado, dejando como recuerdo inmortal de su existencia los cantos sublimes de la Biblia.

Corren, en tanto, los siglos su precipitada carrera: unas tras otras se suceden las generaciones, y concluido el plazo señalado por el dedo misterioso de Dios á

las antiguas creencias, aparecen las consoladoras ideas cristianas, manantial purísimo y fecundo de donde brota à raudales la inspiracion sublime del autor de la *Divina Comedia*.

Un nuevo y más dilatado horizonte se descubre à los ojos de la humanidad asombrada: no es ya la lucha de dos pueblos enemigos el argumento de tan grandiosa composicion: tiende Dante su mirada à los sentimientos de la época de su vida, y, oponiendo à las ideas religiosas de Grecia y Roma antiguas las del mundo en que habita, presenta en contraposicion à las formas concretas, groseras, materiales de los dioses del paganismo la idealizacion divina del verdadero Dios.

Shakspeare y Calderon de la Barca, por la colision moral violenta é imponente de las pasiones, descubren, mediante la forma dramática, los sentimientos religioso-filosóficos del hombre, desenvolviendo con mano segura y con todas las galas de que es susceptible el aparato escénico, las costumbres, hábitos y manera de ser de la sociedad en que vivieron.

Finalmente, Espronceda, con mas fuerza de imaginacion, se lanza à concepciones nuevas en el arte, y abarcando con rápida y perspicaz mirada, no ya al hombre mortal, como todo lo sujeto à la accion destructora del tiempo, sino à la vida propia, espiritual del alma, reviste al protagonista de su composicion con los atractivos de la inmortalidad y rodeado de todos los encantos que puede soñar la imaginacion, al par que de los dolores que agitan la vida humana.

No es ya la lucha de dos pueblos enemigos el asunto que ha de impresionar ardientemente la fantasía creadora de

Espronceda: tampoco puede encerrarse su genio extraordinario en los límites de las creencias religiosas de una nacion: más vasto campo se abre ante el inspirado autor del *Diablo-Mundo*, y la humanidad entera, bajo el punto de vista espiritual y físico, siempre jóven, radiante de belleza, pero sujeta à las leyes imperiosas de las alternativas y vicisitudes humanas, con sus alegrías y dolores, sus grandezas y miserias, formará el magnífico panorama, lleno de vida que, con exhuberante colorido, ha de arrojar poderosamente el corazon humano, levantando sus sentimientos à la esfera de lo infinito y de lo eterno.

Nada mas original y atrevido que el argumento de la composicion que lleva por título el *Diablo-Mundo*.

La imaginacion ardiente del poeta vé en las altas horas de la noche cuanto conturba y arrastra el corazon humano: poder, riqueza, hermosura, gloria, amor, triunfos, virtudes, celos, odio, en una palabra, la agitacion inmensa del tempestuoso mar de la vida del hombre; todo mezclado, revuelto, confundido; la síntesis, en fin, de las pasiones, del choque de lo grande y de lo mezquino, de lo noble, levantado y generoso, con lo bajo repugnante y miserable; y todo pintado con los colores mas vivos, con los arrebatos mas sublimes de la imaginacion, con la fuerza y virilidad de un tono siempre enérgico, llena de fuego, con todas las galas de la imaginacion y desenvuelto todo con la infinita variedad de metros con que puede revestirse adecuadamente tan variados y opuestos sentimientos.

Ludamos que pueda citarse nada tan eminentemente poético como la introduccion del *Diablo-Mundo*, nada tan grandiosamente alegórico, nada tan valiente-

mente expresado. La verdad y la mentira, la esperanza y los desengaños, la fé y la duda, todo se aglomera en la mente del poeta en revuelto torbellino con mágicas y encontradas imágenes y todo perturba y fascina su corazón, haciéndole presa de un vértigo horrible. Despierta al fin, y con el recuerdo doloroso de lo que ha soñado, duda si ha sido una realidad ó quiméricas visiones de su fantasía.

Mas ya del primer albor
La luz pura tiñe el cielo
Y al naciente resplandor
Naturaleza su velo
Pinta con vario color.

Y se esparce por el mundo
Un armonioso contento
Un confuso movimiento
Que en pensamiento profundo
Suspende el entendimiento.

¿Es verdad lo que ver creo?
¿Fué un sueño lo que ví
En mi loco devaneo?
¿Fué verdad lo que fingí?
¿Es mentira lo que veo?

De esta manera concluye la introducción del poema que estamos analizando: siempre la duda haciendo al entendimiento que suspenda al juicio: ¡siempre el corazón, girando entre los dos polos opuestos de su vida, la verdad y la mentira!

El argumento del poema empieza en el canto primero.

Un anciano decrepito, inerte, llora la juventud perdida y con ella un mundo de gloria, de triunfos, de ventura y placeres. Pretende en vano arrancar á la ciencia los misteriosos arcanos en que se envuelve: las generaciones que han pasado, dejando impresas sobre la haz de la tier-

ra las huellas de su existencia en sus monumentos, en sus recuerdos todos, hablan elocuentemente á su corazón dolorido: la impacable manó del tiempo agostó los laureles alcanzados á costa de sangre generosa; la descarnada muerte arrancó la vida á los que, en las esferas social, política ó religiosa, parecían destinados á la inmortalidad. Solo queda de ellos el sagrado depósito que conserva la historia al través de los siglos. Alejandro, César, Napoleon, faros brillantes en el camino de las generaciones, han desaparecido para no volver jamás; de su luz esplendorosa solo quedan los pálidos reflejos que conserva la historia de la humanidad.

El desgraciado anciano cierra el libro, agoviado de profunda tristeza, al ver la esterilidad de la ciencia, y sus ojos se humedecen de lágrimas de amargura; vuela su mente á una region desconocida y quimérica, á la de la inmortalidad; pero la inmortalidad espiritual y física, no como un préstamo, cual sucede en el Fausto de Goeth, á plazo fijo y siempre cohibido por el prestamista, sino libre é independiente como el aura, dulce como la primera ilusion de amor correspondido, ó arrebatada y violenta como débil barquiquello, arrastrado por atronadora tempestad.

Ríndese al sueño el anciano, y mil y mil figuras caprichosas y fantásticas finge su mente. De pronto álzase ante sus ojos una vaporosa figura: es la muerte, pero la muerte, como la ha pintado Espronceda, como una esperanza suave, como un alhagueño encanto, cuando las fuerzas faltan, el espíritu languidece, la inteligencia se pierde, y el corazón llora las ilusiones de la primavera de la vida agostadas para siempre.

El corazón oye su voz misteriosa llena de ternura y de melancolía: manifiéstale que deponga toda preocupación cobarde y que vea en ella (en la muerte) el descanso grato al viagero que, tras larga y trabajosa peregrinación, llega al término anhelado de su carrera, ó como el marino que, después de deshecha tempestad, arriba á puerto seguro y bonancible. Continúa exponiendo la dulzura del *no ser* y concluye diciendo:

Deja que inquieten al hombre,
Que loco al mundo se lanza,
Mentiras de la esperanza,
Recuerdos del bien que huyó.
Mentira son sus amores,
Mentira son sus victorias,
Y son mentira sus glorias
Y es mentira su ilusión.

Versos llenos de amarga verdad, pero que encierran una útil y provechosa lección para los destinos futuros del hombre, señalados por las purísimas doctrinas del cristianismo.

Siente el anciano un sabroso desmayo al contacto de la pálida visión, sus nervios se estremecen suavemente y el calor de la vida va apagándose dulcemente al contacto de la descarnada y amarillenta mano de la Parca inexorable. De pronto se abre con estruendo la pared de su habitación, y aparece ante sus ojos un cielo hermoso é inmenso de luz y brillantes colores.

Rico manto de lumbre y pedrería
Tachonado de soles á millares,
Olas de aljofarada argentería
Meciendo el aire en esparcidos mares
Y un sol con otro sol que se eslabona
En torno á una deidad orlan su frente,

Y los rayos de luz de su corona
En un velo la envuelven trasparente
Majestuosa, diáfana y radiante
Su hermosura, en su lumbre se confunde
Agitada columna curuscante,
Júbilo y vida por do quier difunde,
Eterno amor, inmarcesibles glorias,
Armas, coronas de oro y de laurel,
Triunfos, placeres, esplendor, victorias,
Ilusiones, riquezas y poder.
Eterna vida, eterno movimiento,
Los sueños de la dulce poesía,
El sonoro y quimérico concento
De la rica, estasiada fantasía.

Estos cuartetos y los que siguen, que no copiamos por no molestar demasiado la atención de los lectores, sirven para describir la inmortalidad. En lengua castellana hay indudablemente muy poco que pueda ponerse al lado de tan poética descripción.

La inmortalidad, pues, con todos los atractivos de la felicidad se presenta al protagonista de *El Diablo-Mundo*: y entre la pérdida de la vida y la inmortalidad, la elección no es dudosa para el anciano: se decide por la última y rejuvenece. Vuelve el calor de la juventud y con ella desaparecen los sombríos pensamientos de la ancianidad: brilla en su rostro la belleza, el corazón se fortalece y un porvenir adornado de blancas flores se vislumbra en lontananza.

Estamos ya en el verdadero punto de partida del poema.

De aquí en adelante, Adam, nombre con que viene al mundo el hermoso é inmortal mancebo, recorrerá uno por uno los placeres y dolores de la vida. Su alma, virgen á toda impresión dolorosa, irá paulatinamente recibiendo sensaciones encontradas, y quizás llegue día en que,

àrido el corazon, agostadas las rosas purpurinas con que le brindara la alegre primavera de su existencia, maldiga la inmortalidad que tanto codiciara.

(Se continuará.)

MARCIAL MARTINEZ.

EL ESCORIAL.

INCENDIO VERIFICADO EL 1.º DE OCTUBRE DE 1872.

Hay en el centro de España, á algunas leguas de Madrid, en direccion N. un edificio que representa una de las glorias mas poderosas y brillantes de nuestra nacion y que simboliza la época de mas poderío de la monarquía española, bajo la dominacion de la raza austriaca; este suntuoso edificio, considerado como la octava maravilla del mundo es: El Escorial.

Necesitaba el genio tétrico y profundo de Felipe II dejar algun recuerdo mas visible y material que la historia, que fuese imagen fiel de su inmenso poder, y aquel rey que desde un estrecho gabinete gobernaba el mayor imperio que han conocido los siglos, pensó situarlo en las escabrosas configuraciones de la cordillera *Carpetana*. El año 1563 dió principio á su obra y apenas trascurridos catorce años y cuando esta se hallaba sin concluir, pudo temer aquel piadoso monarca que su obra ni era aprobada por la Providencia ni habia de llevarse á feliz término. Un horroroso incendio tuvo lugar en 1577

que hubiera reducido á cenizas el Escorial sin el celo y actividad de distinguidos arquitectos que á la sazón dirigian la obra. No habia de ser este sin embargo el único que amenazara destruir el monasterio. Desde entonces acá, en el trascurso de treientos años ha sufrido seis incendios, de todos los cuales afortunadamente se ha salvado la Iglesia.

A las nueve de la noche del miércoles 1.º de Octubre, se desató un furioso vendabal acompañado de copiosa lluvia, y de estrepitosos truenos. Oyóse poco despues uno mas récio que los anteriores acompañado de una exhalacion que cayó en las techumbres del monasterio. Sintióse al poco tiempo, y cuando la tempestad iba calmándose el sonido de la campana de la parroquia y el magestuoso clamor del Favordon del convento que parecian pedir auxilio. En ménos de medja hora el elemento devastador habia invadido el cubierto del ala izquierda interior del patio de los Reyes. Las llamas se corrieron hácia la Biblioteca de impresos colocada en el piso alto cuya techumbre fué convertida en una inmensa hoguera. En este estado se hallaba el fuego cuando recibieron los auxilios de los carabineros y la escasa guardia civil cuyos individuos hicieron prodigios de valor así como despues el bibliotecario Sr. Montaña y sus auxiliares los Sres. Fuentes y Cordero, que ayudados de los habitantes del pueblo consiguieron en brevisimo tiempo trasladar todos los libros en número de mas de

veinte mil à la biblioteca de manuscritos colocada en el piso bajo.

A las tres de la madrugada eran víctimas de las llamas la Lucerna del colegio y la torre del Seminario pero habiendo conseguido salvar todas las preciosidades artísticas.

A las dos y media recibieron el auxilio que de Madrid se les enviaba y el fuego empezó à disminuir terminando casi por completo à las diez de la mañana.

Hecha la sucinta relacion del fuego, vamos à dar algunas noticias históricas de San Lorenzo del Escorial.

El dia 23 de Abril de 1563 se colocó la primera piedra, habiéndose terminado la obra dirigida por Juan Bautista Herrera el 13 de Setiembre de 1584. El Escorial lo construyó Felipe II en agradecimiento à la victoria que alcanzó contra las armas francesas, en la memorable batalla de San Quintin el dia 10 de Agosto de 1557. La obra costó 66 millones de reales, segun demuestra el Sr. Rotondo en su notabilísima obra. Los materiales empleados en el templo ascendieron à 3,200,000 reales. Los salarios de cantería por lo que respecta al templo y à las dos torres y cúpula principal 5,512,154. La pintura 710,975. El retablo del altar mayor, tabernáculo y enterramientos reales 5,343,825. Las estatuas 213,250. Los órganos del templo y el de la Iglesia vieja 255,997. Las 5 rejas de bronce y los antepechos y balaustres 556,828. La sillería del coro 493,284. El facistol 75,308.

El panteon 1.827,031 y algunas otras cantidades menores.

El Escorial forma un paralelógramo rectangular que tiene 744 piés de longitud y 580 de latitud. Los dinteles y sobredinteles de la puerta principal se sacaron de una pieza para traer la cual fué necesario hacer un fortísimo carro que tiraban 40 parejas de bueyes trayendo las piezas una à una.

Entre los notabilísimos departamentos recordamos, *el pátio de los reyes, el templo, la capilla mayor, retablo de la Santa Forma, panteon, patio de los Evangelistas, la celda prioral, biblioteca alta, el Colegio etc.*

Lo que no podrá ménos de extrañar es que en un sitio en donde tantas preciosidades artísticas se conservan no haya un sólo para-ráyos. Lo mismo sucede en las catedrales de Búrgos y Toledo.

FERMIN HERRAN.

NOCIONES DE GEOGRAFÍA HISTÓRICA.

PRELIMINARES.

LECCION QUINTA.

(Continuacion.)

Segun se ha visto por nuestro anterior y ligero relato, en todos tiempos ha habido defensores al par que terribles impugnadores de la existencia de los antípodas, habiéndose ido desvaneciendo en la época actual toda clase de dudas sobre el particular, conforme han ido adelantando las ciencias exactas y se van cono-

ciendo y probando hasta la evidencia las leyes ó propiedades físicas que animan á la materia. Por eso no nos debe extrañar, que al despedirse el mundo de la Edad Media y pisar los umbrales de la Moderna, todavia hubiera sábios tenidos como eminentes, que tenazmente obstinados en la no existencia de los antípodas, señalaran con el dedo del escárnio y el estigma de la mofa ó el ridiculo, á todo aquel adalid esforzado que con el atrevimiento prestado por la conviccion, se levantaba sereno, arrostrando toda clase de dicterios á proclamar muy alto y sostener decidido, una verdad hoy á todas luces tan clara. ¡Cuán cierto es, que toda idea grande atraviesa un período de lucha y de discusion, sublime martirologio destinado á coronar con el laurel de la victoria las sienas de aquellos héroes, que avanzando impávidos aun en medio de las embravecidas olas de las opiniones, han llegado con el tiempo á acumular en el precioso catálogo de la ciencia, una verdad más, acaso destinada á tener plétora de vida, por ser el rico filon de donde el minero de la inteligencia saque con la piqueta del estudio, otras muchas como inmediata consecuencia de aquella.

Por otro lado sería empresa harto difícil para nosotros que no hemos experimentado inmediatamente sus efectos, el pretender fotografiar los inmensos goces, la emocion sin límites que habrá arrobado su espíritu, cuando salvando todos los contratiempos, el hombre descubriendo una de esas verdades ó su causa productora, haya podido decir con plena seguridad; lo que por espacio de mucho tiempo ha sido objeto de una vaga inspiracion, yo lo he convertido en una verdad positiva, en una verdad real é inconcusa. No otra cosa debió sucederle á aquel sér pri-

vilegiado cuando alimentando en su imaginacion un pensamiento generoso, inmenso, atrevido, capaz de enriquecer á los mas grandes monarcas del globo, pensamiento en fin, que habia sido su constante delirio desde hacia 17 años, llegó el supremo momento de pasar del terreno de la teoría á la mas bella realidad, tomando posesion el célebre almirante genovés Colon, de aquel Nuevo mundo que acababa de descubrir y regalar á los Monarcas castellanos, lleno de inmensas riquezas y espléndidas maravillas, en cambio de dos pequeños barcos proporcionados por la magnánima Isabel y de insignificantes mercedes, algunas para en adelante. Mas, si se considera detenidamente el género de peligros y los obstáculos de todas clases que hubo de arrosar Colon para llevar á feliz término su gigantesca empresa, es menester confesar que siempre acompañan una fuerte voluntad y una fé inquebrantable, á todos los hombres que salen con el destello del génio destinados á profundizar y hacer patentes los mas profundos arcanos de la ciencia. ¿Quién sino, hizo salir atrevido en su colosal empresa al atrevido genovés? ¿quién pudo hacerle desbaratar todas las innominosas tramas contra él formadas, para disuadirle á abandonar su proyecto? ¿Quién, en una palabra, le hizo vencer uno de los mayores obstáculos que encontró, cual fué el de las decisiones de los padres de Iglesia que habian combatido la existencia de los antípodas, y que reunidos en la famosa junta ó asamblea cerca de la antigua Salmántica con el objeto de examinar su teoría, la tuvieron por el sueño ó delirio de un pobre loco, no faltando, quien ignorando completamente una de las leyes de física mas importantes, como

es el efecto causado en los cuerpos por el centro de gravedad, pasaran mas allá, atacándole con las poderosas armas del ridículo, hasta el extremo de decirle en tono de triunfo, «Chistoso sería por cierto ver á los hombres caminar con la cabeza hacia abajo y las plantas de los pies hacia arriba?» Ya lo hemos dicho, nadie mas que ese don privilegiado de las almas grandes; su carácter indomable, su voluntad de hierro, su fé acrisolada en todo género de tribulaciones, en toda especie de escarnios, en el círculo de los desengaños crueles y asáz mortificadores. Solo así, repetimos y con hombres de esta índole, es como se van abriendo camino á despecho de los más, esas verdades ideales que encubiertas en su principio con el tupido y denso velo de la noche, no tardan mucho á fulgurar resplandecientes sirviendo de magestuosa guia y antorcha luminosa en el sendero cada vez mas anchuroso de la civilización.

Regiones del mundo segun los antiguos y vientos conocidos de los mismos. —Los romanos llamaron plagas á las regiones del mundo y señalaron estas partes de 90 grados cada una, con una saeta: admitian hasta cuatro y les dieron los nombres de *Oriens*, *Occidens*, *Meridies* y *Septentrion*: suponiendo que de cada parte soplabá un viento, llamaron *Euro* al del Oriente, *Céfiro* al de Poniente, *Bóreas* al del Norte, y *Noto* al de Mediodía. Esta rosa de los vientos, cuya principal cualidad es la de sér fácil y sencilla, no tardó en ser insuficiente para las ne-

cesidades de la navegacion cuando esta empezó á tomar mayor desarrollo y más vigoroso empuje. Ya en tiempo del inmortal cantor de la Iliada y la Odisea, y mejor, en tiempos de Plinio y Apuleyo, no habiéndose creído bastantes los anteriormente mencionados, se habian añadido cuatro vientos secundarios que tomaban sus nombres de los inmediatos, y fueron el *Boreas-euros*, el *Notos-apeliotes*, el *Aryentes-notos* y el *Zéfiro-bóreas*. Poco tiempo despues, cuando Alejandro Magno, se agregaron cuatro nuevos vientos á la rosa, elevándose el total á doce, sistema que se adoptó durante muchos siglos por los navegantes griegos y romanos. Véanse los nombres con que se denominaron aquellos doce vientos entre los griegos y despues entre los romanos; advirtiendo primero que la diferencia de nombre, que en alguno de los expuestos en la siguiente lista, se llega á notar con los dichos anteriormente, es porque cinco ó seis siglos antes de la era cristiana ó vulgar, la mayor parte de los nombres se cambiaron ó dispusieron de otro modo. Así el Norte se llamó *Apárcias*, el Oriente de estío *Cæcias*, el Oriente equinoccial *Apeliotes*, el Oriente de invierno *Euros*, el Sur *Notos*, el de invierno *Libs*, el Occidente equinoccial *Zéfiro*, el de estío *Argetes*. Hé aquí la lista de los vientos de la Rosa llamada de Timóstenes con los nombres griegos á la izquierda y sus equivalentes romanos á la derecha del lector que mire de frente.

NOMBRES GRIEGOS.

Aparctias
Bóreas
Cæcias
Apeliotes.
Euros.
Euro-Notos ó
Notos.
Leuco-Notos ó
Libs
Zéfiro
Argestes.
Thracias

NOMBRES ROMANOS.

Septentrion. . . Norte.
Aquilón . . . Nordeste.
Cæcias . . . Oriente de Estío.
Subsolano . . . Oriente equinoccial.
Vulturnus . . . Oriente en invierno.
Phæcias.
Auster . . . Sud.
Libo-Notos.
Aphicus . . . Occidente de invierno.
Favonius. . . Occidente equinoccial.
Corus. . . Occidente de estío.
Circius.

(Se continuará.)

LUIS LAPLANA.

SONETO

LA GUERRA FRANCO-PRUSIANA.

Oh siglo torpe! que me place el verte
entre tus propias redes prisionero!
Tu adoras la materia? Ella con fiero
desden te paga en máquinas de muerte.

De nada sirven ya ni el brazo fuerte,
ni el genio audaz, ni el corazón entero:
brota el cañon fatal rios de acero
y hace al valor ludibrio de la suerte.

El bronce destructor hierve en las fraguas
como si á la final carnicería
fuéramos ya cual desbocados potros.

En la asolada tierra y en las aguas
es lema infausto que las huestes guía,
matémonos los unos á los otros.

CEFERINO SUAREZ BRAVO.

NOTICIAS.

En los días 1.º y 2.º del actual se verificaron las respectivas aperturas del Instituto y Universidad de esta ciudad en el curso académico de 1872 à 1873, cumpliéndose todas las formalidades reglamentarias.

La oracion inaugural leida por el Rector de la Universidad D. Pedro Barta versaba sobre *La familia* y es un trabajo jurídico maduramente pensado, dentro del criterio científico del orador, y elegantemente desenvuelto.

*
**

Hemos recibido el discurso de apertura escrito por D. Cristobal Vidal, Director del Instituto de 2.ª enseñanza, y la *Memoria* del Secretario D. Antonio Pombo, formando un bello cuaderno de esmeradísima impresion.

El primero, que es una luminosa paráfrasis de la disposición superior que lo motiva, no llegó á leerse á consecuencia de haberse derogado aquella en los últimos días de Setiembre. Contiene, en forma de nota, interesantes noticias del Establecimiento desde su fundación en 1842.

De los estados que acompañan á la *Memoria* resultan: 260 individuos matriculados y 839 por asignaturas, habiendo sido en este concepto en el mes de Febrero, 33 aprobados y 14 suspensos, y en el de Junio, 50 sobresalientes, 77 notables, 157 aprobados y 105 suspensos; habiendo obtenido el grado de Bachiller 13, sin que se les haya expedido á otros que tienen aprobados los ejercicios, por no haber satisfecho el depósito y quedando algunos suspensos; completándose bajo estos dos conceptos hasta el número de 24: para el título de Perito Agrimensor ha sido aprobado un individuo, siendo otro suspenso: y por último han obtenido premio D. Elias Ulibarri, D. Baltasar Abellan, D. Pedro O. de Zárate, D. Canuto O. de Zárate en dos asignaturas y el extraordinario de Letras, D. Ramon Land, D. Florencio Villamayor, D. Francisco Aracama, D. Gregorio Santibañez, Don Manuel Olave; y *accésit* D. Felipe Achoategui, D. José Martin Miriategui, Don Santiago Ordozgoiti, D. Alfredo Escario, D. Gumersindo Grande, D. Ramon Land, D. Baltasar Abellan, D. Francisco Aracama 2, D. Enrique Celaya y D. Manuel Olave.

*
* *

Ha vuelto á aparecer en Madrid el antiguo *Abolicionista*, con el mismo carácter de órgano oficial de la *Sociedad abolicionista española* que tuvo desde su fundación en 15 de Julio de 1865 hasta su muerte, acaecida en 1869. Este periódico consagra en cada número una parte á copiar textualmente la opinión de la prensa de todos matices, referente á la cuestión de la esclavitud.

*
* *

Nuestro amigo el doctor D. Melchor Alava ha abierto en esta ciudad una Academia preparatoria para la carrera de Farmacia principalmente, explicando además algunas de las asignaturas necesarias para las de Medicina, Ciencias etc.

*
* *

Dentro de breves días se verificará la apertura de las cátedras de la Asociación que representamos, teniendo el discurso inaugural el Presidente Sr. Roure y leyendo el Secretario la *Memoria* de costumbre.

*
* *

En el número próximo nos ocuparemos del resultado de los exámenes y grados de esta Universidad, de que no dimos cuenta en Junio, así como de los verificados posteriormente.

VITORIA:

Imp., L. y L. de la Viuda de Egaña é hijos.
Calle de San Francisco núm. 11.