

cida su independenciam, y señalándole un lugar entre los Estados de Europa.

El gobierno belga, ayudado por el patriotismo y la actividad de los habitantes del pais, ha hallado medio de realizar tan rápidamente esta mágica operacion, que parecería increíble á no palparla.—Entanto que los demás estados del continente europeo, gozando de una gran prosperidad y de una tranquilidad perfecta, y pudiendo disponer de recursos inmensos, se han contentado con ensayar en mínima escala la importantísima y civilizadora invencion de los caminos de hierro, estableciendo algunas líneas pequenísimas y secundarias, por objeto de puro placer ó fantasía, tales como las de París á San Cloud, San German y Versailles; de Nápoles á la Castellamare; de Petersbourgo ó Zarkoeselo; de Amsterdam á Harlem; de Dresde á Leypsik; de Nuremberg á Furth, etc.; los caminos de hierro belgas cruzan hoy aquel territorio en sesenta y tantas leguas de estension; ponen en contacto inmediato las diez importantísimas ciudades de Bruselas, Malinas, Amberes, Gante, Bruges, Ostende, Thermonde, Courtray, Lovayna y Lieja; y llegando por el Norte á las puertas de Holanda, por el Oeste á las costas fronteras de la Inglaterra; tocando por el Oriente en la monarquía prusiana, y dirigiéndose por dos ramales al Sur hácia el territorio francés, convierten á aquel reducido reino en un punto céntrico de comunicacion entre los cuatro paises mas adelantados de Europa; y con grandes ventajas del comercio aproximan tambien al Danubio y al Rhin (aquellas dos grandes arterias del pais germánico) con el mar del Norte, que preside y domina el genio de Albion.

Todo este verdadero prodigio ha sido para aquel pais obra de seis años; y el gobierno belga ha demostrado en

esta obra lo que pueden el verdadero patriotismo, el talento y la constancia.—El 15 de junio de 1833 Mr. C. Rogier, ministro de lo Interior, presentó á la cámara de representantes (diputados) un proyecto de ley para la construcción de las primeras líneas de caminos de hierro y abierta la discusión el 11 de marzo siguiente, fué adoptado por aquella cámara y el senado, en cuya consecuencia quedó promulgada dicha ley el día 1.º de mayo de 1834.

Empezáronse desde luego los trabajos en la línea de Bruselas á Amberes por cuenta del gobierno; y con algunas modificaciones ha seguido incesantemente en el establecimiento de las demás líneas; en términos que al cumplirse los seis años de dichos trabajos, y á mediados del pasado de 1840 (en que tuve el placer de recorrer dichos caminos) se hallaban ya del todo concluidas y entregadas á la circulación sesenta y dos leguas, ó sean trescientos veinte y tres mil metros, y se habia invertido en ellas la cantidad de cincuenta y seis millones cincuenta y nueve mil seiscientos setenta y siete francos (unos doscientos veinte y cuatro millones de reales) distribuidos en compra de terrenos, trabajos de alineacion, perforacion y desmonte, gastos de hierro y madera, coste de las máquinas locomotoras, coches, wagoes, plataformas, desembarcaderos, oficinas y servicio; cantidad extremadamente económica comparada con la que han costado los caminos de hierro en Inglaterra y otras naciones.

El transporte de viajeros fué desde luego tan crecido que escedió tambien á las esperanzas que se tenian, pues en los ocho últimos meses de 1835 ascendió á cuatrocientas veinte y un mil cuatrocientas treinta y nueve personas; en 1836 á ochocientas setenta y un mil trescientas siete; en 1837 á un millon trescientas ochenta y cuatro

mil quinientas setenta y siete; en 1838 á dos millones doscientas treinta y ocho mil trescientas tres; y en los diez primeros meses de 1839 (hasta donde comprendian los estados que tuve ocasion de ver) á un millon seiscientas noventa y cuatro mil diez y nueve; en términos que puede presumirse en todo el año de 1840 se ha acercado sin duda al enorme número de *tres millones de viajeros* los que hemos disfrutado de aquel magnífico beneficio. Baste este simple resúmen numérico para dar una idea de su importancia.

Los productos en los cuatro años y medio que comprende el cálculo anterior, habian sido nueve millones doscientos veinte y un mil setecientos sesenta y tres francos (unos treinta y siete millones de reales), y eso que los precios de transporte son tan módicos, que segun el diverso carruage que se elija, *waggon*, *char-á bancs* ó berlina, puede calcularse desde *diez céntimos* (unos siete maravedís) hasta *treinta y cinco céntimos* (unos veinte y cinco maravedís) por legua. El transporte en los caminos de hierro franceeses cuesta alguna cosa mas, y en los de Inglaterra cuatro tantos, de suerte que los de Bélgica tienen tambien esta gran ventaja, y pueden llamarse los mas verdaderamente populares que existen en Europa; así que habiendo empezado su servicio con solo tres máquinas locomotoras, cuarenta coches, tres tenders y cuatro wago-nes, contaban ya el año pasado ochenta y dos máquinas, setenta y un tenders, trescientos noventa y dos coches, y cuatrocientos sesenta y tres wago-nes.

Por una combinacion acaso equivocada, el sistema general de los caminos de hierro belgas tiene su centro en la ciudad de Malinas, á unas cinco leguas de Bruselas, en lugar de ser esta capital, come parecia natural, el punto

convergente de todas las diversas líneas ó secciones del camino; así que para trasladarse, por ejemplo, á Gante, Brujas, Ostende ó Lieja, hay que dirigirse primero á la *estacion* de Malinas, desde donde parten los convoyes para aquellos puntos; lo cual ocasiona un rodeo de cinco leguas, que por otro lado se hace poco sensible, pues que solo se invierte en él el reducido término de veinte y cinco á treinta minutos.

El establecimiento ó *estacion central* de Malinas es por lo tanto el punto mas interesante y animado donde pueden observarse el asombroso movimiento, el órden admirable y la rápida circulacion de tantos convoyes que de todas direcciones vienen á estacionar allí y parten continuamente.—Por lo regular cada máquina locomotora arrastra tras sí una hilera de treinta ó cuarenta coches y wago-nes, en cada uno de los cuales pueden calcularse unas treinta personas, que se colocan en el interior y sobre cubierta de las diligencias, y al aire libre, en el buen tiempo; lo cual da un resultado de novecientas á mil personas en cada convoy.

El período de salidas de estos varía tambien segun las líneas y estaciones, pues, por ejemplo, para Amberes sale cada media hora y á veces cada cuarto, para Gante todas las horas, para Lieja cada dos horas, etc.; todo lo cual, repito, está muy sujeto á mudanzas, que cuidan de avisarse al público con anticipacion.—La rapidez de la marcha está calculada de ocho á diez leguas por hora y á veces mas, pues recuerdo haber hecho *en una hora y dos minutos* la travesía desde Bruges á Gante, que son doce leguas. Y sin embargo de esta precipitacion, la comodidad es tan estrema, que apenas se percibe el movimiento, y solo yendo al descubierto mo-

lesta algun tanto el viento cuando da de cara, y la rapidez con que desaparecen de la vista los objetos cercanos, por lo que es conveniente fijarla en la lontananza, ó, por mejor decir, no fijarla en ninguna parte.

Los coches ó diligencias se dividen por lo regular en tres ó mas compartimentos ó mas bien gabinetes, que comunican entre sí con puertecillas, y están perfectamente distribuidos en cómodos asientos de brazos y forrado todo el interior de blandos almohadones de baqueta para evitar en lo posible los efectos de cualquier fuerte sacudimiento, choque ó esplosion de la máquina.—Estos por fortuna son tan raros y están tan previstos, que se ha calculado en un número infinitamente menor el de las desgracias ocurridas en estos carruages al de las que han ofrecido en igual tiempo los carruages ordinarios; por manera que se han disipado ya todas las preocupaciones contra este medio de transporte, como lo prueba el asombroso número de viajeros que le adoptan.

Sin embargo, para evitar estas desgracias ¡cuánto hay que admirar en el orden y metódico artificio con que está combinada la marcha de aquellos enormes convoyes! ¡cuánto trabajo, gasto y constancia no supone en el crecido número de operarios destinados á mantener cuidadosamente desembarazado el camino; á situarse á pequeñas distancias con banderines ó luminarias para avisarse mutuamente de la proximidad del convoy, á fin de que ninguno por equivocacion tome el doble carril de ida por el de vuelta, ó penetre en un *tunnel* (camino subterráneo, perforado en una montaña) al mismo tiempo que el otro; para que redoble este la rapidez de su marcha por medio del mecanismo que dirige la máquina ó para que contenga aquel el impulso de la suya! —¡Qué precision de movimientos en las *estaciones* ó pun-

tos de descanso, para dirigir metódicamente y con una asombrosa celeridad el relevo continuo de los viajeros y de sus equipajes, la inspeccion prudente de las máquinas! ¿Qué método, orden y sabia administracion en el desempeño de tantas oficinas; en las innumerables anotaciones de tantos viajeros; en el peso, colocacion y trasiego de sus equipages; en la carga de el sinnúmero de mercancías, efectos y animales, que ocupan los carros últimos del convoy!

Realmente es sorprendente para la imaginacion tan asombroso espectáculo, y los señores poetas que afirman que el siglo actual carece de poesía, pudieran situarse conmigo por unos minutos en el establecimiento central de Malinas, donde acaso tendria el placer de hacerles variar de opinion.—Verian allí á todas horas del dia y de la noche, en las hermosas mañanas de otoño, cuando las campiñas belgas ofrecen toda la hermosura y riqueza de su vegetacion, ó en las frias y destempladas noches de noviembre, cuando el cielo cubierto de nubes envia torrentes de agua sobre una tierra que desaparece convirtiéndose en un lago continuo; á la brillante luz de los rayos del sol mas bello, ó al pálido y lúgubre reflejo de mii teas y de innumerables faroles; verian, repito, el mas variado cuadro que la civilizacion moderna puede ostentar, mirando llegar por todas partes, partir en todas direcciones continuamente máquinas gigantescas, despidiendo el resplandor vivisimo del fuego que las alimenta, dejando en pós de sí una faja negra y espesa de humo que marca su camino, despidiendo un mugido bronco y monótono y avanzando ú alejándose con mágica celeridad.—Verian en pos de ellas una fila interminable de carruages que, no bien hecho alto, vomitan de su seno una poblacion entera, miles de gentes de todas edades, sexos y condicio-

nes; verian allí cruzarse el bello alemán y el inglés altivo, el francés animado y el tranquilo holandés, mezclados y allí confundidos sus lenguajes con el flamenco que suelen hablar los conductores; el elegante de Bruselas que va á los baños de Spa, con el mercader de Amsterdam que se dirige á Francia para surtir su almacén; el industrial de Manchester que va á buscar nuevas salidas á sus manufacturas en Alemania, con el literato de París que viene á hallar uno ó dos tomos de impresiones de viage en las orillas del Rhin; el sacerdote flamenco con su elegante sotana, y su sombrero tricornio, que va á Lieja á asistir á una conferencia eclesiástica, con la brillante dama de Bruselas ricamente ataviada, que pasa á Amberes, para asistir al estreno de la ópera nueva.

Sorprendido el viagero con la grata variedad de tan animado espectáculo, saboreando en su imaginación la facultad voladora que la industria moderna pone á sus pies, fluctúa, titubea sobre el rumbo que debe tomar, y sigue con sus miradas codiciosas los diversos convoyes que vé partir; y á la verdad ¿qué punto del globo, qué ocasión pudiera brindarle tan animados contrastes?—Si se decide á montar en el que parte hácia el Norte, antes de una hora se hallará en la romántica Amberes, la de los grandes recuerdos históricos españoles y tudescos, y antes de acabarse el día habrá podido dar fondo en las cortes de La Haya y Amsterdam.—Si toma hacia el Oeste, tres grandes y bellas ciudades, Gante, Bruges y Ostende le salen al paso y antes de seis horas puede saludar las costas de la Gran Bretaña.—Si gira al Este, Lovayna, Tirlemont, Lieja, le conducen á Aix la Chapelle en Prusia.—Si se dirige al Sur, la capital Bruselas y otras ciudades importantes le ponen en el camino de París.—En

el mismo dia puede, si gusta, dormir en Holanda; ó almorzar en Prusia, comer en Bélgica y cenar en Francia ó Inglaterra; y todo sin la mas mínima molestia, casi sin apercibirse de haber variado de sitio. Dígase despues si es ó no poética esta situacion.

Allí los conocidos se encuentran en los caminos como pudieran en las calles de una ciudad; los coches de los convoyes ofrecen el mismo trasiego y movimiento de tripulacion que los *omnibus* de París; cualquier motivo es suficiente para emprender un viage de veinte ó treinta leguas; como que no se cuentan estas, sino el espacio de dos ó tres horas que en ellas se emplea; una visita, una funcion pública, una ópera nueva, una aventura amorosa, bastan para decidir á un habitante de cualquiera pueblo de Bélgica para montar en el carruage, sin mas preparativos de viage, vestido elegantemente, y sin necesidad de pasaportes ni diligencias, á sorprender agradablemente á un amigo, ó asistir á tal romería flamenca, á cual cacería del pais Walon, y volverse luego descansadamente á dormir á su pueblo.

El rápido contraste que ofrecen en el espacio de pocos minutos los distintos accidentes del clima, suelo, usos y costumbres de las diversas provincias (que existen muy marcados, á pesar de la frecuente comunicacion, por el apego de aquellos naturales á sus respectivas tradiciones) sorprende tan agradablemente al espectador, que no hay palabras para espresar su indefinible satisfaccion.—Apenas acaba de dejar las animadas ferrerías de Lieja, las pintorescas montañas de Namur y las risueñas márgenes del Mosa, se encuentra en las ricas llanuras, en los deliciosos jardines de la Flandes oriental; no bien escuchaba el armonioso juego de campanas (*carillon*) de la catedral

de Amberes, siente rugir á cuarenta leguas las olas embravecidas del mar del Norte en las playas de Ostende.— Allí, para los usos de la vida social, no existe propiamente distincion de pueblos; y toda la Bélgica en su estension de sesenta leguas, no forma mas que una sola é inmensa ciudad, en la cual es mas fácil la comunicacion que entre los diversos barrios de Lóndres ó París; no hay en rigor necesidad de correos, porque se puede recibir cartas de todos puntos muchas veces al dia; y en caso de sublevacion ó ataque imprevisto de cualquier punto del reino, puede improvisarse en él un ejército de veinte ó treinta mil hombres, conducidos en muy pocas horas en alas del vapor. Véanse qué consecuencias tan importantes se deducen de la completa aplicacion de aquel admirable invento.

Y no se crea que los belgas para establecer su sistema de caminos no han hallado obstáculos inmensos que vencer en la naturaleza misma del terreno; pues aunque llano por lo general en las provincias de Brabante, Amberes, y las dos Flandes, en otras varía estraordinariamente de accidentes, y hasta llega á ser de montaña formal en las de Lieja, Namur, y otras.—Pero nada ha sido capaz de contener el decidido arrojo é infatigable laboriosidad de aquel pueblo. En unas ocasiones preciso ha sido al camino atravesar rios tan imponentes como el Escalda, y para ello se han establecido puentes giratorios, que, recogiendo despues de dar paso á los convoyes, dejan espedita la navegacion; en otras cruzar por bajo de otros caminos comunes, por medio de bóvedas (*viaducts*) que ofrecen el singular espectáculo de varios carruages ordinarios marchando en sentido inverso sobre los que van arrastrados por el vapor: han tenido á veces que inutilizar calles enteras de pueblos con los carriles de hierro: que establecer

en otras ocasiones sólidas calzadas sobre terrenos bajos y pantanosos: que perforar, en fin, montañas elevadas para abrirse paso por medio de un camino subterráneo y durante el espacio de media legua.

De todos estos atrevidos esfuerzos del arte, el que mas afecta el ánimo del viagero es el gran *tunnel* (bóveda) de esta clase, abierto entre Lovayna y Thirlemond, que penetrando en el interior de una alta montaña, sigue por espacio de novecientos noventa metros (*unas mil doscientas varas castellanas*) hasta volver á ganar la llanura.—El convoy se lanza por la estrecha y oscura galería con un ruido terrible, producido por el mugido de la máquina locomotora, y el frote de las ruedas en los carriles de hierro, y aumentado y repetido cien veces por el eco de la bóveda que parece desplomarse con la montaña que tiene encima: á los pocos instantes de penetrar en aquel misterioso recinto desaparece absolutamente la luz del dia, y el viagero, atemorizado involuntariamente con aquella profunda oscuridad, con aquel ruido infernal, en que sobresalen de vez en cuando los chispazos ardientes de la máquina, y los agudos silbidos de los conductores, se cree trasportado á las entrañas del Etna, á donde Vulcano y sus cíclopes forjaban los rayos del rey del Universo; pero todos estos temores se disipan, cuando acercándose rápidamente á la boca de salida, va súbitamente volviendo á aparecer á sus ojos la luz del dia; hasta que fuera ya de la tremenda caverna se ofrecen á su vista las ricas praderas del Brabante Walon, el cielo despejado, y las lindas poblaciones de Thirlemond y de Cumptich.

Recapitulando las varias indicaciones que dejo sentadas diré, que no es el aspecto material de los caminos de hierro de Bélgica lo que en ellos me ha causado sorpresa; pues

habiendo ya anteriormente tenido el placer de ver los de Londres á Birmingham y de Manchester á Liverpool, en Inglaterra; los de las inmediaciones de París, y de Lyon á San Etienne, en Francia, no me era desconocido aquel espectáculo; lo que sí confieso que me ha entusiasmado y sobrepujado á mis esperanzas, es el que ofrece un pueblo donde esta clase de comunicacion se halla establecida por sistema general, y las variaciones fundamentales que produce en su vida social, política y mercantil.—Digna es tambien de admiracion la inconcebible actividad con que el gobierno belga ha sabido llevar á cabo tan alta empresa en el breve período de seis años, y en medio de la incertidumbre y agitacion producida por su nueva situacion política; el orden admirable con que allí se han sabido combinar para obra tan importante, los capitales, el tiempo y el trabajo; la estremada comodidad, en fin, y baratura con que han llegado á popularizar y hacer de uso comun el invento característico del siglo en que vivimos, que los demás estados del continente Europeo se han contentado con probar en pequeños é insignificantes ensayos, y que en la misma Inglaterra está aun por su alto precio vineulado á la aristocracia de los viajeros.

XVIII.

LAS CIUDADES FLAMENCAS.

GANTE.—BRUGES.—OSTENDE.

Una de las circunstancias que hacen por manera interesante una escursion por el pais belga, es la rara variedad que las diversas provincias é importantes ciudades de tan reducido reino presentan entre sí, tanto por lo que dice relacion con su material fisonomía, cuanto por lo concerniente á las costumbres y carácter de sus habitantes; y bajo ambos aspectos puede afirmarse que, á no ser la Italia, ningun otro pais de Europa ofrece tan rápidos contrastes y marcada discordancia. Y este variado panorama fisico y moral produce tanto mayor efecto en el ánimo del viagero, cuanto que puede disfrutarle en el breve término de pocas horas, y caer, como por encanto, desde el uuo al otro confin del reino; desde la animada sociedad walona, á la tranquilidad risueña de la vida flamenca; desde el agitado movimiento mercantil de Amberes, al industrioso taller de Courtray.

Por otro lado ¡á qué consideraciones filosóficas ó poéticas no da lugar la vista material de aquellas antiguas ciudades, cuya agitada crónica ofrece en cada una de ellas un continuado drama, que, aunque desenvuelto en tan pequeño teatro, halló ecos, simpatías y relaciones en todas las grandes escenas de que la moderna Europa ha sido testigo!—¡Quién no ha de recordar, por ejemplo, en la antigua ciudad de *Bruges* el poder é influencia de los soberanos duques de Borgoña y condes de Flandes; las guerras civiles, las persecuciones religiosas, la antigua prosperidad, de aquel emporio del comercio, de aquella *Venecia del Norte!*—¡Cómo mirar indiferente en *Gante* la patria del mas poderoso monarca del orbe, de aquel CARLOS V en cuyos dominios no se ocultaba nunca el sol, y que harto de victorias y conquistas vino al fin de sus años á despojarse de él voluntariamente á pocas leguas de allí, en la casa comunal de *Bruselas!*—¡Cómo no entregarse á la meditacion ante el austero palacio de los obispos soberanos de *Lieja*; ante la afiligranada casa de la ciudad de *Lovayna*, testigo de sangrientas venganzas populares; ante los muros de *Namur* que vieron morir al triunfador de Lepanto; ante la ciudadela de *Amberes*, que lleva aun el nombre de su fundador el duque de Alba!

«*Dichosos los pueblos* (decia Montesquieu) *cuya historia es fastidiosa!*»—No pueden por cierto llamar tal los belgas á la suya, tan agitada por grandes movimientos interiores y en que brillan los nombres de *Artebelde* y *Brederode*; de *Egmontg* y de *Horn*; y tan singularmente unida á los grandes acontecimientos europeos, como que en su territorio han disputado el imperio los romanos y los francos, los tudescos y españoles, los franceses y la Santa Alianza. ¡Sangriento y prolongado drama que abre JULIO CESAR en las espesas florestas de

oignes, y cierra cayendo Napoleon en los llanos de *Waterlloo!*

Por fortuna, para templar tan sombríos recuerdos, tiene tambien la Bélgica los de sus grandes ingenios, cuyas obras esmaltan, por decirlo así, el cuadro interesante de aquel hermoso país.—Tiene sus góticas catedrales, elevadas á las nubes por los siglos pasados; tiene sus palacios y casas comunales, tejidas en piedra con tal primor y delicadeza de labores, como suele ostentar en sus famosas telas de encaje; tiene en Amberes un RUBENS y un VANDYCK, capaces ellos solos de immortalizar á una nacion; tiene un *David Tenhiers*, que ha sabido perpetuar sus costumbres populares con la admirable verdad de su pincel; tiene en Flandes á los hermanos *Van-Eick*, inventores de la pintura al óleo; tiene en el país walon á un poeta *Malherbe*, á un compositor *Gretri*, á quienes puede llamarse los padres de la poesía lírica y de la música francesa.

Viniendo pues á mi paso por aquel bello país, le reduciré en gracia de la brevedad á tres solos capítulos; el primero, que es el presente; lo dedicaré á las bellas provincias flamencas; en el segundo me ocuparé en recordar rápidamente el país walon y las provincias de Lieja y Namur; concluyendo esta reseña con una escursión especial hecha al norte á la interesante ciudad de AMBERES.

Luego que el viagero ha tomado asiento en el convoy que parte de Bruselas cada media hora para la estación central de Malinas; luego que ha sonado la campana, señal de partida, y que la máquina locomotora, arrancando con impetuoso brio, hace deslizarse rápidamente las ruedas de los carruages sobre los carriles en que van en-

cajadas; luego, en fin, que el viagero, reponiéndose de la primera impresion, puede saborear las agradables sensaciones que aquella escena admirable le ofrece; si vuelve la vista á su derecha, mira desfilar rápidamente delante de él los hermosos árboles de la *Alameda verde*, bello paseo de Bruselas, y por el otro la interminable série de casas de campo que llenan la distancia desde las puertas de la ciudad hasta el lugar de *Schaerbek*.—Pasa despues por delante de los hornos del carbon de piedra y por la hermosa llanura de *Mont-plaisir*, punto de reunion en ciertas épocas del año de la mas brillante sociedad de Bruselas; mira á lo lejos las bellas torres del palacio real de *Læcken*, y hace un ligero descanso ú estacion de dos minutos en *Vilvorde*, donde hará bien el viagero en detenerse á visitar la célebre casa de reclusion que tan bien describe el señor *La Sagra* en su obra que ya he citado. Siguiendo despues otras dos leguas el camino sin notables accidentes, llega á la estacion central de Malinas, á cinco leguas de Bruselas, y á los treinta minutos de haber salido de aquella capital.

Desde Malinas á *Gante* se cuenta la distancia de diez leguas, es decir, el espacio de una hora y algunos minutos, durante el cual el viagero no tiene un instante de reposo, viendo pasar rápidamente delante de su vista los mas bellos paisages, los lindos pueblos y caseríos de la Flandes oriental, el magnífico rio Escalda, y los canales que cruzan todo el pais. En especial despues que pierde de vista la antigua y bella ciudad de *Thermonde*, y que entra de lleno en las hermosas provincias flamencas, el aspecto de la campiña es realmente maravilloso; risueña la fisonomía de los lugares, y admirable el movimiento de su poblacion; hasta que, apenas saboreado el placer que le produce cuadro tan encantador, da vista á la gran

ciudad de GAND (Gante), capital de la Flandes oriental, y á los pocos minutos hace alto el convoy en uno de sus arrabales.

Allí están ya esperando á los pasajeros multitud de faetones (*omnibus*) de elegante forma, con sus ventanillas ojivas y cerradas con cristales de colores y caprichosos dibujos, en cualquiera de los cuales toma asiento, diciendo la fonda en que quiere descender. Estas, por lo general, esceden en magnificencia y comodidad á todas las de París, y compiten con las mejores de Lóndres, de suerte que al entrar en la llamada *del Correo* (por ejemplo), me persuadía haber llegado á una de las primeras capitales de Europa.

GANTE (*Gand*), en efecto, es una de las ciudades mas interesantes por su antigüedad é importancia histórica, por su estendido comercio y por su fisonomía propia y singular. Capital un tiempo del poderoso condado de Flandes; principal teatro de las famosas guerras civiles y estrañas, políticas y religiosas que forman la historia de aquel pueblo; cuna de Carlos V y víctima de su formidable poder; corte provisional de Luis XVIII emigrado de Francia durante el último período de la vida política de Napoleon, la ciudad de Gante ofrece á cada paso al curioso observador los mas grandes recuerdos, impresos materialmente en sus calles y monumentos.—Por cualquier lado que tienda la vista, no puede prescindir de ellos; ya le sale al paso la famosa torre del concejo (*Beffroy*), cuya lúgubre campana llamaba á los ciudadanos á las armas en tiempo de las frecuentes revueltas civiles, y desde cuya altura contemplaba Carlos V á la ciudad vencida que le habia dado el ser, y rechazaba el proyecto de destruccion que le proponia el duque de Alba.—Ya la magnífica *Catedral*, la mas

opulenta de toda la Bélgica, en que aun se conserva la pila en que recibió el bautismo el poderoso emperador; ora los restos del antiguo palacio llamado *La corte de los principes* en que aquel nació, y sobre cuyas ruinas se halla hoy establecida una fábrica de cerveza; ora las torres feudales y puerta de entrada del *Castillo de los condes de Flandes*, que tambien el tiempo borró.

Hállase luego en la plaza del *Mercado del Viernes*, tan célebre en las revueltas flamencas; mira á pocos pasos colocado con misterioso respeto el gran cañon ó culebrina de diez y ocho pies de largo por diez de anchura, y de peso de treinta y tres mil libras, que tan importante papel jugó en aquellas escenas, conocido en la historia por el nombre de *Dulle Griette* (Margarita la rabiosa) y en el vulgo con el apellido de *la Maravilla de Gante*; ó, trasladándose á la época moderna, se encuentra en la calle *de los Campos* con la casa del conde Sthennuyse que ocupó Luis XVIII durante los cien dias del último período Napoleónico. En aquella calle se puede decir que se hallaba reunida toda la antigua corte de los Borbones y hasta el duque de Wellington ocupó tambien una de sus casas. Este período fué el último de importancia política para aquella ciudad.

Si, prescindiendo de los recuerdos históricos, atiende únicamente el viagero al aspecto material de la ciudad, dificilmente puede hallar otra de mas grata originalidad. —Cruzada toda ella por multitud de canales que le prestan mucha semejanza con Venecia, comunicando entre si las orillas con mas de ochenta puentes, conserva aun la mayor parte de sus casas la forma piramidal, los caprichosos adornos, esculturas y follages de la arquitectura de la edad media; pintorescas fachadas como la de la *casa de los Barqueros* á orillas del canal grande; ó la de ciudad (*hotel de Ville*), admirable edificio gótico en parte y parte

moderno; torres elevadas y caprichosas portadas en multitud de iglesias de todos los tiempos; bellos peristilos y columnatas en los edificios modernos como la *universidad*, *el casino*, *el teatro*, etc.; calles anchas y despejadas, elegantes casas particulares en los barrios centrales, paseos deliciosos, bellas plazas en el interior de la ciudad.—Gante, en fin, cuya poblacion en el dia asciende á unos noventa y cinco mil habitantes; cuya industria activa la hace apellidar justamente la *Manchester de la Bélgica*, cuyo comercio con el interior y con la Inglaterra hacen refluir en ella inmensos capitales, es ciertamente digna de ser considerada como una de las mas importantes ciudades de Europa.

Bajo el punto de vista artístico ¿qué diré sino que toda ella es, como nuestro Toledo ó Sevilla, un verdadero museo, un *album* gigantesco en cuyas páginas todos los grandes artistas han dejado impreso su nombre?—Solo la *catedral*, dedicada á San Babon, merecería un tomo entero para describir convenientemente los innumerables y preciosísimos objetos que en arquitectura, pintura, escultura y alhajas de valor encierra, y la hacen una de las mas ricas de la cristiandad.—Casi toda ella está revestida de primorosos mármoles; sus altares y capillas cubiertos de cuadros magníficos, de esculturas admirables; no pudiendo menos de citar entre los primeros el que se halla en la capilla llamada *del Cordero*, y fué pintado por los hermanos *Wan-Eyck*, inventores de la pintura al oleo; el cual, á pesar de sus cuatro siglos de fecha, conserva una transparencia y verdad de colorido que no puede encarecerse bastante, y que dá margen á pensar que la traicion doméstica que arrebató á aquellos célebres hermanos el secreto de la pintura al oleo, no fué tan completa que reve-

lase todo el ingenioso mecanismo de que se valian.—Una copia de aquel admirable cuadro, mandada hacer por Felipe II, estaba en el Escorial, de donde pasó á poder del Mariscal Soult, y luego á la de Mr. Dansaert Engels, de Bruselas, el cual creo se la ha vendido despues al rey de Prusia.—Hay otros muchos cuadros de Otto Venius, Van Cleef, Coxie, Rombonds, y demás autores célebres de la escuela flamenca, y entre todos ellos llama justamente la atencion el que representa á *San Babon entrando en la abadía de San Amand*, una de las célebres obras del inmortal Rubens.—Sería nunca acabar el intentar hacer mencion de los demás objetos de interés artístico, como las admirables esculturas del púlpito, los sepulcros de obispos, estátuas y altares; pero no permite tanto mi rápida reseña.

Las demás iglesias de Gante todas ostentan igual riqueza en obras de arte; siendo imposible el dejar de citar la antiquísima de *San Nicolás*, que data del siglo XI; la de *Santiago*, la de *San Miguel*, en que está el cuadro capital de *Vandyck* que representa á *Cristo crucificado y un soldado presentándole la esponja*.—En ella ví tambien un San Francisco de Paula, de nuestro Rivera, el ESPAGNOLETO; la de San Pedro, y otras infinitas iglesias todas notables y dignas de descripcion especial.

Pero obligado á concluir este artículo le terminare haciendo solo mencion del *Beguinage*, especie de comunidad religiosa de mugeres, especial de los pueblos flamencos, las cuales, sin hacer votos religiosos ni de perpetuidad, se reunen bajo cierta regla formada por su fundadora Santa Begue, y forman en cada ciudad flamenca (especialmente en Gante y Bruges), no un convento, sino una verdadera ciudad dentro de la principal,

con sus calles, plazas, y multitud de casitas, todas idénticas y sencillas, y una iglesia en la plaza central.—En el Beguinage de Gante hay en el día mas de seiscientas beatas ó *Beguinas*, y está cercado y completamente independiente de la ciudad. La forma de las casitas, en cada una de las cuales viven seis hermanas, y es muy cómoda y sencilla, y pudiendo ser visitadas es fácil al viajero juzgar de su aseo y economía interior. Todas las hermanas gastan un traje pardo uniforme, una especie de mantilla blanca que llaman *la faille*, y es por manera original el aspecto que presenta desde el coro la sencilla iglesia de la comunidad cuando á la hora de los oficios del anochecer se hallan reunidas en ellas tantas mugeres uniformemente vestidas.

Entre los monumentos modernos de Gante merece el primer lugar *la Universidad*, soberbio edificio del género clásico, en que, además de la elegancia de la forma y la riqueza material, hay que admirar el grande establecimiento de enseñanza, y sus numerosas dependencias de cátedras, sala de exámenes (magnífica rotonda mucho mas bella que la cámara de diputados de París); salones de biblioteca, gabinetes de física, de historia natural, objetos todos dignos del mayor elogio por su riqueza y científica colocacion, y tales como ninguna capital de departamento en Francia puede presentar.—El *Teatro*, obra tambien moderna, es elegantísimo y capaz; igualmente bello el edificio llamado *Casino*, en que se dan conciertos públicos; el *jardin Botánico* está considerado como el primero de Bélgica, y la famoso *Casa de detencion*, tan bien descrita por el señor La Sagra, otro de los objetos que hacen á aquella ciudad digna del interés y la curiosidad del viajero.

Siguiendo luego la excursion, y á doce leguas de Gante se encuentra la no menos célebre ciudad de BRUGES, capital hoy y un tiempo córte, de la Flandes occidental, tambien ciudad populosa de doscientos mil habitantes, y centro de comercio á donde los venecianos, genoveses, pisanos, españoles y franceses, iban á cambiar sus producciones con las que de Rusia, Polonia y Sajonia aportaban los navíos de las ciudades anseáticas; hasta que en el siglo XV, por causas largas de enumerar, se trasladó á Amberes este gran mercado, decayendo rápidamente la importancia y nombradía de Bruges.

Pero, á pesar del transcurso de los siglos y de las sangrientas guerras políticas y religiosas de aquel pais, la ciudad de Bruges es la que puede decirse que conserva aun en su totalidad aquella fisonomía propia y original de la edad media y del país flamenco.—Por todas partes las góticas torrecillas, los laboreados frontispicios, los relieves interesantes de los grandes palacios feudales, alternan con las filas de casas cuyas fachadas, terminadas en punta cortada en picos á manera de escalones, anuncian al viajero que se halla, por decirlo así, en el corazon de un pueblo antiguo y tradicional, con historia propia y fisonomía característica.

Y aquí me parece del caso contradecir en parte la opinion de los viajeros, que no dudan en asentar la especie de que en los pueblos de Flandes, y especialmente en Bruges, es donde se halla el remedo de las ciudades españolas; pues pudiendo por vista propia juzgar de la mayor parte de estas, y principalmente de las antiguas Toledo, Burgos, Valladolid, Segovia, Salamanca, Sevilla, Zaragoza, Valencia y Barcelona, etc., no dudo en asegurar que en ninguna de ellas he hallado semejanza con las ciudades flamencas, y que me parece muy gratuita la ca-

lificación que se hace de su españolismo. —Ni pudiera menos de suceder así; porque la efímera dominación de la monarquía castellana en aquel país, no pudo dejar, como todo el mundo conoce, gratos ni duraderos recuerdos; y porque los tercios españoles conducidos por Carlos V ó su hijo don Juan de Austria, por el duque de Alba ó el marqués de Spínola, no iban á Flandes á edificar, sino á conquistar el país con la fuerza de las armas. —Mas natural era decir que aquellos guerreros á su regreso importaron á nuestra España los usos y costumbres flamencas; que los artistas que militaban en los tercios ó seguían la comitiva de los príncipes, tomaron allí las ideas de sus monumentos arquitectónicos; y con efecto, sabemos que *Juan de Herrera* y *Gaspar de Mora* estuvieron en Flandes, y en sus obras del Escorial y de Madrid se encuentran no poca semejanza con las antiguas de aquel país.

Sabido es además la protección que el flamenco Carlos V dispensó á los señores flamencos de su corte española, los cuales se fijaron en ella, y fundaron muchas casas que aun se conservan, mientras que las familias españolas que fueron á Flandes, todas ó las mas desaparecieron de allí cuando cambió aquel país de dueño. Por último, y en prueba de aquella observación, citaré aquí la carta que Felipe II escribía desde Bruselas á 15 de febrero de 1589 á su arquitecto Gaspar de Vega, que á la sazón estaba encargado de la construcción de la casa de Caballerizas de Madrid (hoy Armería Real), mandándole que *guardase en ella la forma de los edificios flamencos, cubriendo el techo de pizarras, etc.*; y en efecto, así está, y en el costado lateral, rematado en punta con escalones, se ve también el remedo de las fachadas de las casas en Gante y Bruges, y de ninguna manera se parece á las de nuestras ciudades antiguas.