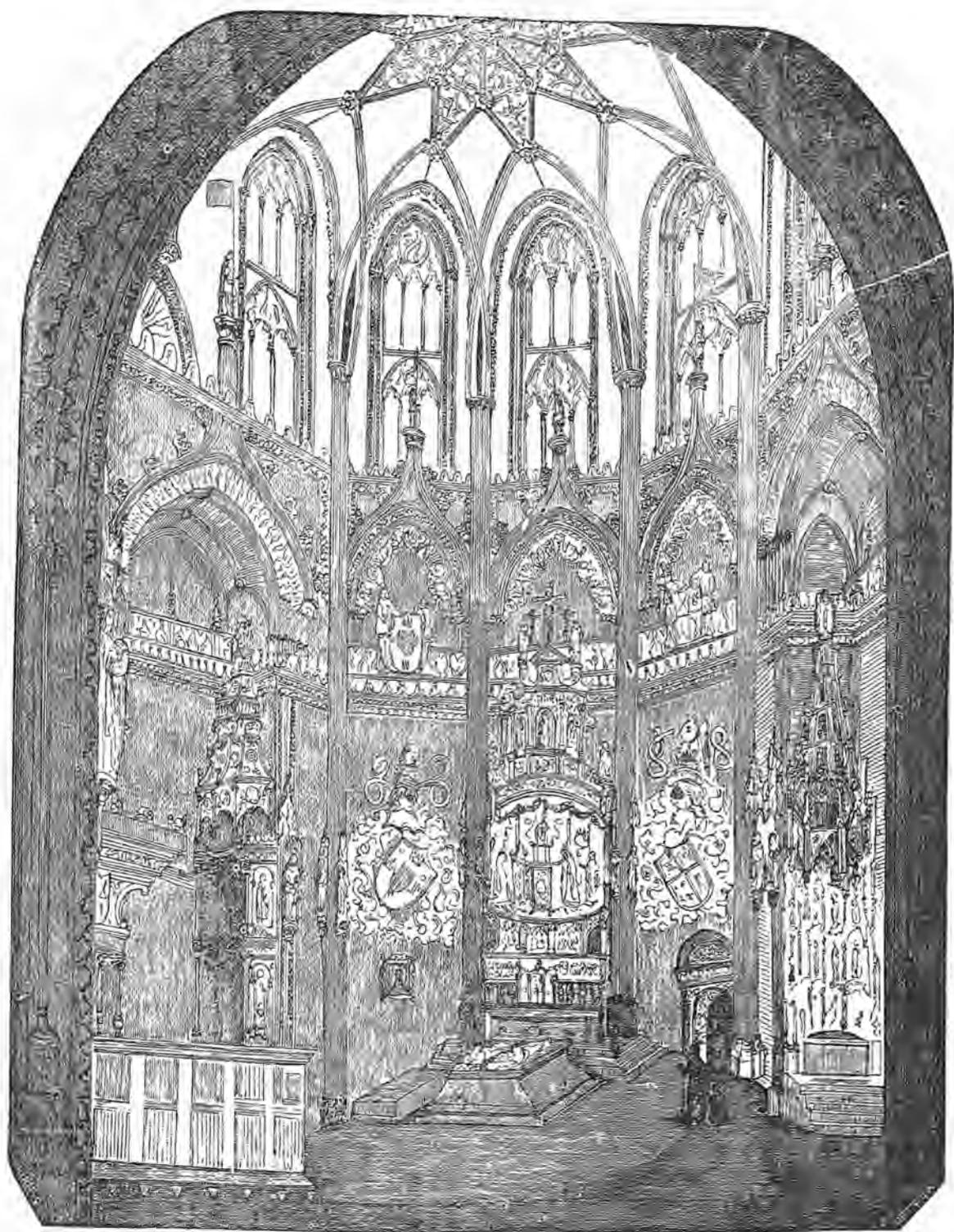


## ESPAÑA PINTORESCA.



(La capilla del Condestable en la catedral de Burgos).



## ADVERTENCIA.

Debiendo acompañar al grabado que vá al frente de este número, y representa el interior de la magnífica capilla llamada del Condestable en la CATEDRAL DE BURGOS, la descripción de dicho monumento artístico, y teniendo presente que ya la hicimos en la general de aquella catedral inserta en los números 9 y 10 del año pasado de 1840, hemos creído ocioso el repetir aquí dicha descripción, que pueden ver nuestros lectores en aquellos números, prefiriendo dejar en blanco el reverso de la lámina, para que salga con mayor lucimiento este bello trabajo de los Sres. *Martinez Ribes* (que ha hecho el dibujo,) y *Ortega*, que le ha grabado sobre madera.

## MODAS ANTIGUAS.



El vestido mas celebrado de los romanos era la toga; esta era un semicírculo de tela como la capa española pero sin cuello; cubria el cuerpo de los hombros abajo sobre la túnica: pasaba por debajo del brazo derecho, y quedaba sujeta con un nudo sobre el hombro izquierdo. Era estremado el cuidado que ponian en los dobleces que hacia la toga por el pecho y sobre el hombro, tanto que el famoso orador Hortensio siendo consul presentó una queja muy seria en el senado contra su colega por haberle descompuesto los dobleces de la toga al pasar por un corredor muy estrecho. El calor de la toga era por lo general blanco; pero los generales que recibian triunfos usaban toga carmesí bordada de oro, y los patricios la usaban tambien carmesí, no bordada, sino con listas de otra tela escarlata y blanca, la cual habia sido en tiempos antiguos peculiar á la dignidad real. La toga sacerdotal y magistral era tambien de color carmesí; y por privilegio cuya razon ignoramos, el mismo color fue permitido á los jóvenes de familia distinguida cuando llegaban á la edad viril. Todo ciudadano en Roma tenia derecho á usar la toga para salir á la calle, asistir á las fiestas y para los convites, pero no la usaban dentro de casa ni en la campaña. El pueblo bajo no usaba mas que la túnica. La toga desde tiempo de Augusto fue perdiendo su dignidad hasta que al fin fue totalmente abandonada en el siglo segundo, introduciéndose otros vestidos extranjeros.

Las damas romanas usaban vestidos de tela tan trasparente que aun vestidas parecian desnudas, hasta que viniendo á ser el cristianismo la religion del estado, y empleando San Gerónimo toda su elocuencia contra la impropiedad de aquel uso, se sustituyeron otras telas mas tupidas. El tocador de las damas romanas en tiempo de la república y primeros siglos del imperio estaba provisto con todos los admiculos usados por las lindas de nuestro tiempo, excepto los alfileres entonces desconocidos; es verdad que en aquellos tiempos no habia espejos de cristal, pero unas láminas de metal estremamente pulidas producian el efecto necesario, y segun satiriza Marcial estamos persuadidos de que usaban la monería de los lunares postizos. El adorno del cabello consistia solamente en la variedad de las trenzas y en el

modo de rodearlas por la cabeza hasta asegurar la puente de la cabellera en lo mas alto formando como una pirámide de varios cuerpos, y para esto era muy comun usar cabellos postizos. Los rizos de las pelucas pasaban por sortijas de oro ó por entre los eslaboncitos de una cadena, todo formado en figura de casco militar. El unico adorno que solian añadir era una cinta con perlas, pero los zarcillos eran de joyas espléndidas. Las romanas tenian sumo cuidado con la limpieza de sus dientes y en aumentar la hermosura de los ojos teniendo mucho arte para darlos mayor lustre y hacerlos parecer mas grandes y prominentes de lo que eran en realidad. Todo el arte consistia en quemar polvos de antimonio, y sufrir que el vapor subiera á los ojos, por cuyo medio habian observado que los párpados se estendian considerablemente haciendo parecer mayores los ojos. La brillantes era producida introduciendo hollin debajo de los párpados, el que mezclado con el fluido lacrimal daba á todo el globo del ojo una espresion de dulzura agradable á la vista.

Las esculturas y pinturas mas antiguas que se han preservado hasta nuestros tiempos, muestran que así los hombres como las mujeres de la Grecia, usaban el cabello descendiendo parte por delante y parte por detras en un gran número de guedejas menudas, ya trenzadas ya torcidas como un tirabuzon; y los historiadores antiguos mencionan el uso de los hierros calientes para ensortijar el pelo. Despues de algun tiempo principiaron las griegas á usar todo el cabello colgando hácia atras y atado con una cinta, con tres ó cuatro rizos pequeños por la frente, y de este modo está representada la grave doncella Minerva. A esta moda sucedió el recoger todo el cabello por la punta, y doblándole por debajo atarle arriba y los rizos de delante colgando hasta los pechos. Luego despues acostumbraban dividir el cabello de delante atras, y hacer á cada lado un gran número de rizos colgando sobre las orejas, y dejando el cuello enteramente descubierto por detras. Los griegos eran igualmente prolijos en ensortijar las barbas, como vemos en las esculturas, particularmente la del alegre Baco. Pero en lo que mas se esmeraban las griegas era en el adorno peculiar de la cabeza; la mitra, la corona cónica, la tiara, la diadema en figura de media luna; las cintas, las sargas de perlas ó corales, guirnaldas de flores y gran número de fajos de gasa generalmente circulares; y por lo que vemos en las figuras antiguas es preciso confesar que las griegas tenían un gusto muy delicado en sus adornos.

Ovidio, maestro consumado en el arte de amar y de realzar la hermosura, compara la cabeza sin cabellos al árbol sin hojas ó al campo sin yerba. Apuleyo le consideraba como un adorno tan grande y necesario, que la mayor hermosura de rostro no podia compensar su pérdida. Si la diosa Venus con toda su belleza idal hubiese sido calva, aun el derrengado Vulcano se hubiera apartado de ella con aversión. Una linda cabellera es sin duda uno de los atributos mas esenciales de la hermosura, no por capricho de los hombres, sino por regla de la naturaleza, como prueba la atención universal que el género humano en todos los siglos y en todos los países ha puesto en preservar y cuidar este adorno del cuerpo. La única nación á quien la calvicie le pareció agradable son los japoneses, gente que parece haber hecho un estudio particular en distinguirse entre los hombres. Estos isleños se arrancan todos los cabellos á escepcion de un espacio no mayor de un peso de nuestra moneda en la parte de atras, á la que dejan crecer el cabello con gran cuidado hasta obtener todo el largo posible trenzándolo y atándole arriba, pero aun este resto escapado de sus manos depilatorias es conservado con tanta reverencia que solo el tocarle una mano ajena es el mayor insulto que pueda recibir un japonés.

Sin embargo no todos los cabellos tienen la misma estimación, y aunque todos los hombres y mujeres convienen en la necesidad de tenerle, varían mucho en la preferencia que se debe dar á un color ú otro. Entre los romanos el cabello rubio era el mas estimado, y tanto hombres como mujeres le tenían para darle un viso blondo, dándole lustre con esencias de varios vegetales, y esparciéndole sobre él algunas veces polvos finísimos de oro para hacerle mas resplandeciente. El historiador Josefo dice que los judíos de Jerusalem tenían la misma costumbre, y es probable que los romanos la adoptaran al tiempo de la conquista de Judea. Los españoles siguieron el mismo uso que los romanos, teniendo en tanta estimación el cabello rubio que las mujeres no se creían favorecidas por la naturaleza cuando se les ennegrecía el cabello al paso que crecían en edad, y para corregir esta falta se perfumaban la cabeza con azufre y bañaban sus trenzas en agua fuerte para darle el color deseado: de aquí proviene el no hallarse una heroína en todos sus romances que no tuviera cabellos de oro, mientras que las damas de otros países para dar á sus cabellos el color naturalmente negro del de las españolas, hacían tinturas de varios minerales, y las aplicaban de un modo sumamente penoso hasta conseguir su intento.

Durante la primera raza de los reyes de Francia, el cortar el cabello á un príncipe de la sangre real era declararle escluido del derecho de sucesion á la corona, siendo en aquellos tiempos el cabello largo el distintivo peculiar de aquella regia dinastía. Los Incas del Perú consideraban el cabello como el principal adorno de sus personas; y los indios peruanos mas abyectos sufrirán aun en estos tiempos los castigos mas crueles antes que tener pelada la cabeza. La reina Clotilde prefirió que cortasen las cabezas de sus hijos menores mas bien que verlos deshonorados con las cabezas rasuradas.

En el siglo XII se hizo prevalente la costumbre de usar los cabellos muy largos, y considerando los obispos esta práctica contraria al precepto de S. Pablo, predicaron tan fuertemente contra ella, que los príncipes, los cortesanos y hasta las clases mas bajas de la sociedad, hicieron sacrificio de sus largas trenzas. En las crónicas inglesas se refiere que el rey Enrique I era sumamente apasionado al adorno de sus cabellos; el obispo Sorlon resolvió á aquel soberano en este respecto, y en un sermón que predicó en la catedral de Charenton esforzó tanto sus exhortaciones, que el rey y sus grandes allí presentes se mostraron arrepentidos; el astuto y celoso prelado habia previsto este efecto, y sacando en aquel momento un par de tijeras de su manga que con este objeto llevaba prevenidas, cortó los rizos que ostentosamente flotaban sobre sus cabezas, antes que se entibiara la compuncion de sus conciencias.

Las pelucas fueron inventadas en tiempo de los primeros emperadores romanos. Otón tenia una especie de solideo de cuero con cabellos cosidos en él, y tan bien dispuestos que parecían naturales. En todas las naciones de Europa se usa ahora la peluca para cubrir la calvicie, y las señoras para ocultar las canas. Los jueces de Inglaterra llevan al tribunal una tan enorme que parece la cola de un caballo blanco de Andalucía, y á los abogados por mas jóvenes que sean no se les permite penetrar en el foro sin una peluca blanca; de modo que la ley inglesa no se puede esponer ni juzgar sin el adinículo de la peluca.

El gorro ha sido siempre el emblema de la libertad, y por esta razon se les daba á los esclavos romanos en la ceremonia de su emancipacion; sin embargo en algunos países se usa como señal de infancia. Los judíos en Roma se distinguen por el gorro amarillo que la ley les obliga á llevar; en el estado de Luca es de color anaranjado. Los comerciantes quebrados en Francia durante el siglo XVII es-

taban obligados á usar un gorro verde para que la gente mercantil conociese á los fallidos en los negocios de comercio; habiendo una ley publicada en 1688 declarando que si alguno salia de su casa sin el gorro verde, quedaba perdida la proteccion, y los acreedores podian arrestarle. Una ley semejante prevaleció en Escocia, compeliendo á los quebrados á usar una casaca de dos colores diversos.

Los chinos usan siempre un gorro de una hechura peculiar, y que ningun acto de ceremonia les obliga á quitar de la cabeza: aunque la hechura es siempre la misma formando un cono, la tela es diferente segun la estacion del año: la armadura está hecha con una estera muy fina, y forrada en el verano con raso ó seda, y en el invierno con terciopelo ó piel muy fina, terminando siempre en una bolla de seda roja colgando todo al rededor lo largo del gorro, la que moviéndose al andar parece muy bien á la vista.

Los sombreros fueron invencion de los eclesiásticos: primeramente eran cuadrados, y esta parece la razon de haberse conservado los bonetes de los clérigos hasta estos tiempos; luego fueron acanalados como usan todavia los eclesiásticos en España; despues fueron redondos, y esta hechura fue adoptada por todas las clases del pueblo en general. La figura de tres picos fue generalmente usada en Italia y Francia: En España era reservada para la milicia, cortesanos y empleados en oficinas reales, como parte de uniforme; pero cuando Carlos III volvió de Nápoles para subir al trono de España, dió orden que ningun hombre fuese permitido entrar en Madrid sin sombrero de tres picos, y los arrieros de Andalucía, Estremadura y otras provincias donde se usaban sombreros redondos, eran obligados en las puertas de Madrid á doblar y apuntar sus sombreros por mas bastos y duros que fuesen. Los andaluces para ridiculizar aquel decreto solian rajar tres palitos con los que sujetaban las alas del sombrero, y con esta mojiganga se burlaban de una orden mas absurda y despótica que la del Czar Pedro I para abolir el uso de las barbas entre los moscovitas. El papa Inocencio IV fue el primero que mandó á los cardenales el uso del sombrero encarnado en las ceremonias y procesiones, como simbolo de la dignidad, estableciendo así la órden del Capelo.

El uso de las botas fue inventado por los carianos; al principio eran de cuero, pero despues se hacian de metal ó hierro templado para librar los pies de cortaduras ó puntas de flechas: los griegos las usaban tambien de hierro. Las botas de cuero eran muy usadas de los antiguos para andar por los campos á caballo, y los romanos las llamaban *oerca*: despues eran mas conocidas por el nombre de *guebra* ó *gamberia*.

Los chinos usan una especie de botas hechas de seda ú otra tela igualmente fina larrada ó rellena de algodón, una pulgada de grueso: en sus casas están siempre con botas, y si aconteciese que venga una visita cuando estén sin ellas, los huéspedes están obligados á aguardar en la antesala á que el dueño de la casa se haya puesto las botas. No salen jamás á la calle sin ellas aunque nunca den un paso, porque siempre se hacen conducir en sillas de manos.

Un solo país se halla en la historia donde no se conoce ni aun el nombre de moda, y este es el Japon. Por mas de 25 siglos han conservado los japoneses el mismo modo de vestir entre todas las clases de aquel numeroso pueblo sin haber sufrido la menor alteracion: el monarca y los ministros, los señores y los subalternos, los amos y los sirvientes, los hombres y las mujeres, todos usan la bata, tanto en público como en privado. Esta consiste en un saco ancho y largo sujeto á la cintura con una faja larga, la que despues de dar dos vueltas se sujeta echando un lazo de un modo muy conspicuo, delante si es persona casada, y detras si es soltera, distinguiéndose así los dos estados en la vida social.

La única diferencia consiste, no en la hechura, sino en la calidad y número. Los nobles y ricos la usan de seda muy fina, y particularmente los señores que suelen llevar veinte ó treinta batas de varios colores á la vez y tan sutiles que no pesan mas de dos ó tres libras: la clase media usa dos ó tres de algodón fino, y los pobres no suelen llevar mas que una de algodón grueso. Por lo que se puede decir que solo los japoneses tienen un traje verdaderamente nacional.

---

## POESIA.

### A UNOS OJOS NEGROS.

No me mireis, ojos bellos,  
si no me quereis matar;  
¡Qué mucho, siendo destellos  
del Sol, que destumbren ellos  
á quien los osa mirar!

A miraros me atreví,  
y justa venganza fué  
la que tomasteis de mí,  
porque sin alma quedé  
desde el momento que os ví.

No me mireis, os lo ruego,  
pues la mirada mas leve  
al alma rola el sosiego.  
¡Qué corazon es de nieve,  
viendo unos ojos de fuego!

Cara los míos pagaron  
su imprudente indiscrecion,  
por que apenas os miraron,  
vuestros rayos abrasaron  
las alas del corazon.

Y tal confusion advierto  
en mi mente, cuando os miro,  
que á discurrir bien no acierto,  
si es que durmiendo deliro,  
ó estoy soñando despierto.

No me mireis con enojos,  
puesto que el alma os rendí  
á vuestra luz por despojos,  
¿O serán tan dulces ojos  
solo fieros para mí?

No aumenteis mas mi dolor,  
que ya sufro hartos desvelos;  
y fuera mucho rigor,  
que cuando muero de amor  
me querais matar con celos.

Aunque de tiernos blasonan,  
ellos me tienen cautivo,  
é ingratos no me perdonan,  
y al mirar que me aprisionan,  
no sé si muero ó si vivo.

Pero aunque esclavo me veo,  
tan dulces al corazon  
esas cadenas le son,  
que mas bien morir deseo,  
que salir de su prision.

Ay ¡ojos! No imagináis  
el daño que me causais,  
y hora decirlo quiero,  
pues si no me mirais, muero,  
y muero si me mirais.

Ya que decretado habeis  
mi muerte, solo un momento  
miradme, aunque me mateis,  
que con tal que me mireis,  
moriré al menos contento.

Si me matan sus destellos,  
tan fiero rigor alabo,  
pues de discurrir no acabo  
que siendo los negros ellos  
yo deba ser el esclavo.

EUSEBIO ASQUERINO.

---

### RECUERDOS DE VIAJE (1).

#### XIII.

#### LOS CAMINOS DE HIERRO.



“E todos los transportes (dice Mr. Chevallier en una obra justamente célebre) el de los hombres es el mas interesante, y el que mas importa facilitar; porque si el transporte de las mercancías crea la riqueza, el de los hombres produce nada menos que la civilización.”

En ningún país puede observarse la verdad de aquella máxima del escritor francés mas prácticamente que en el pequeño y próspero reino de Bélgica, que ha ofrecido el primero y único espectáculo de un sistema general de comunicación por medio de caminos de hierro, y que si cede á la Inglaterra y los Estados-Unidos la gloria de la primacía en su aplicación, tiene un derecho incontestable de superioridad en la materia, por haber combinado y planteado en pocos años un plan general de esta clase de comunicación del uno al otro extremo del país; y esto en los dias siguientes á una revolución política, y apenas reconocida su independencia, y señalándole un lugar entre los Estados de Europa.

El gobierno belga, ayudado por el patriotismo y la actividad de los habitantes del país, ha hallado medio de realizar tan rápidamente esta mágica operación, que parecería increíble á no palparla; y en tanto que los demas 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 invención de los caminos de hierro, estableciendo algunas líneas pequeñísimas y secundarias, por objeto de puro placer ó fantasía, tales como las de París á S. Cloud, S. German y Versailles; de Nápoles á la Castellamare; de Petersburgo á Zarkoeselo; de Amsterdam á Harlem, de Dresde á Leypsik, de Nuremberg á Furth &c. los caminos de hierro belgas cruzan hoy aquel territorio en sesenta y tantas leguas de estension, poniendo en contacto inmediato las diez importantísimas ciuda-

(1) Véanse los anteriores artículos en los catorce últimos números del Semanario.

des de Bruselas, Malinas, Amberes, Gante, Brujas, Ostende, Thermonde, Courtray, Lovayna y Lieja; y llegando por el Norte á las puercas 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 hacia el territorio francés, convierten á aquel reducido reino en un punto céntrico de comunicacion entre los cuatro países mas adelantados de Europa, y con grandes ventajas del comercio aproximan tambien al Danubio y al Rhin (aquellas dos grandes arterias del país germánico) con el mar del Norte, que preside y domina el genio de Albion.

Todo este verdadero prodigio ha sido para aquel país 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 construccion de las primeras líneas de caminos de hierro, y abierta la discusion el 11 de marzo siguiente, fue 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 demas 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 circulacion 62 leguas ó sean 323,000 metros, y se habia invertido en ellas la cantidad de 56,059,677 francos (unos doscientos veinte y cuatro millones de reales) distribuidos en compra de terrenos, trabajos de alineacion, perforacion y desmante, gastos de hierro y madera, coste de las máquinas locomotoras, coches, wágones, 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 fue desde luego tan crecido que excedió tambien á las esperanzas que se tenían, pues en los ocho últimos meses de 1835 ascendió á 421,439 personas. En 1836 á 874,307; en 1837 á 1,384,577; en 1838 á 2,238,303; y en los diez primeros meses de 1839 (hasta donde comprendian los estados que tuve ocasion de ver) á 1,694,019; en términos que puede presumirse que en todo el año de 1840 se ha acrecido sin duda al enorme número de tres millones de viajeros los que hemos disfrutado de aquel magnífico beneficio. Baste este simple resumen numérico para dar una idea de su importancia.

Los productos en los cuatro años y medio que comprende el cálculo anterior, habian sido 9,221,763 francos (unos 37 millanes de reales), y eso que los precios de transporte son tan módicos, que según el diverso carruaje que se elija, *Waggon, Char-à-bancs* ó *Berlina* puede calcularse desde diez centimos (unos 7 mrs.) hasta *trolata y cines céntimos* (unos 25 mrs.) por legua. El transporte en los caminos de hierro franceses cuesta alguna cosa mas, y en los de Inglaterra cuatro tantos, de suerte que los de Bélgica tienen tambien esta gran ventaja, y puede llamarse los mas verdaderamente populares que existen en Europa; así que habiendo empezado su servicio con solo 3 máquinas locomotoras, 40 coches, 3 tenders y 4 wágones contaban ya el año pasado 82 máquinas, 71 tenders, 392 coches y 463 wágones.

Por una combinacion, acaso equivocada, el sistema general de los caminos de hierro belgas tiene su centro en la ciudad de Malinas, á unas 5 leguas de Bruselas, en lugar de ser esta capital como parecia natural, el punto de conversion 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 el reducido término de 25 á 30 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 orden admirable y la rápida circulacion de tantos convoyes que de todas direcciones vienen allí á estacionar y parten continuamente. — Por lo regular cada máquina locomotora arrastra tras sí una hilera de treinta á cuarenta coches y wágones, en cada uno de los cuales pueden calcularse unas 30 personas, que se colocan en el interior y sobre cubierta de las diligencias, y al aire libre, en el buen tiempo; lo cual dá un resultado de 900 á 1.000 personas en cada convoy. — El periodo de salidas de estas varia tambien según 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 &c.; todo lo cual, repito, está muy sujeto á mudanzas, que cuidan de avisarse al público con anticipacion. — La rapidéz de la marcha está calculada de ocho á diez leguas por hora y á veces mas, pues recalcando haber hecho *en una hora y dos minutos* la travesía desde Brujas á Gante, que son 12 leguas. Y sin embargo de esta precipitacion, la comodidad es tan extrema, que apenas se percibe el movimiento, y solo yendo al descubierto molesta algun tanto el viento cuando dá de cara, y la rapidéz 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 puercecillas, y están perfectamente distribuidos en cómodos asientos de brazos, y forrado todo el interior de blandas almohadones de baqueta para evitar en lo posible los efectos de cualquier fuerte sacudimiento, choque ó explosion de la máquina. — Estos por fortuna son tan raros y estan tan previstos, que se ha calculado en un número infinitamente menor el de las desgracias ocurridas en estos carruages al de las que han acaecido 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 lucinarias 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 rapidéz 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 puntos de descanso, para dirigir metódicamente y con una asombrosa celeridad el relevo continuo de los viajeros y de sus equipages, 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 su número de mercancías, efectos y animales que ocupan los carros últimos del convoy!

Realmente es sorprendente para la imaginación 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 tendría el placer de hacerles variar de opinión. — Verían allí á todas horas del día y de la noche, en las hermosas mañanas de otoño, cuando las campiñas belgas ofrecen toda la hermosura y riqueza de su vegetación, ó en las frías y dextempladas noches de noviembre, cuando el cielo cubierto de nubes envía 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 mil teas, y de innumerables faroles; verían repito, el mas variado cuadro que la civilización moderna puede ostentar, mirando llegar por todas partes, partíc en todas direcciones continuamente, máquinas gigantescas, despidiendo el resplandor vivísimo del fuego que las alimenta, dejando en pos de sí una faja negra y espesa de humo que marca su camino, despidiendo un mugido bronco y monótono, y avanzando ó alejándose con mágica celeridad. — Verían en pos de ellas una fila interminable de carruajes, que no bien hecho alto, vomitan de su seno una población entera, miles de gentes de todas edades, sexos y condiciones; verían allí cruzarse el bello alemán, y el inglés altivo, el francés animado, y el tranquilo holandés, mezclados allí y confundidos sus lenguajes con el flamenco que suelen hablar los conductores; el elegante de Bruselas que vá á los baños de Spa, con el mercader de Amsterdam que se dirige á Francia para salir su almacen; el industrial de Manchester que vá á buscar nuevas salidas á sus manufacturas en Alemania, con el literato de Paris que viene á hallar uno ó dos tomos de impresiones de viaje en las orillas del Rhin; el sacerdote flamenco con su elegante sotana y su sombrero tricorno, que vá 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 viajero con la grata variedad de tan animado espectáculo, saboreando en su imaginación la facultad voladora que la industria moderna pone á sus pies, fluctua, 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, que ocasion pudiera brindarle tan animados contrastes? Si se decide á montar en el que parte hacia 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 de Amsterdam. — Si tomahacia el Oeste, tres grandes y bellas ciudades, Gante, Brujas y Ostende le salen al paso, y antes de tres horas puede saludar las costas de la Gran Bretaña. — Si gira al Este, Lovaina, Tielemond, 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 Paris. — En el mismo día 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 situación.

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 tripulación que los omnibus de Paris: cualquier motivo es suficiente para emprender un viaje 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 función pública, una ópera nueva, una aventura amorosa, bastan para decidir á un habitante de cualquiera pueblo de Bel-

gica para montar en el carruaje, sin mas preparativos de viaje, vestido elegantemente, y sin necesidad de pasaportes ni diligencias, á sorprender agradablemente á un amigo, ó asistir á tal romería flamenco, 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 comunicación por el apego de aquellos naturales á sus respectivas tradiciones) sorprende tan agradablemente al espectador, que no hay palabras para expresar su indefinible satisfacción. — Apenas acaba de dejar las animadas ferrierías 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 distinción de pueblos, y toda la Bélgica en su estension de 60 leguas no forma mas que una sola é inmensa ciudad, en la cual es mas fácil la comunicación que entre los diversos barrios de Londres ó Paris; no hay, en rigor, necesidad de correos, porque se puede recibir cartas de todos puntos muchas veces al dia, y en caso de sublevación ó ataque imprevisto de cualquier punto del reino, puede improvisarse en él un ejército de veinte ó treinta mil hombres, conducido en muy pocas horas en alas del vapor. Véase que consecuencias tan importantes se deducen de la completa aplicación 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 varias extraordinariamente 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 arroyo é infatigable laboriosidad de aquel pueblo. En unas ocasiones preciso ha sido al camino atravesar ríos 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 navegación; en otras cruzar por bajo de otros caminos comunes, por medio de bóvedas (*viaducts*) que ofrecen el singular espectáculo de varios carruajes 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.

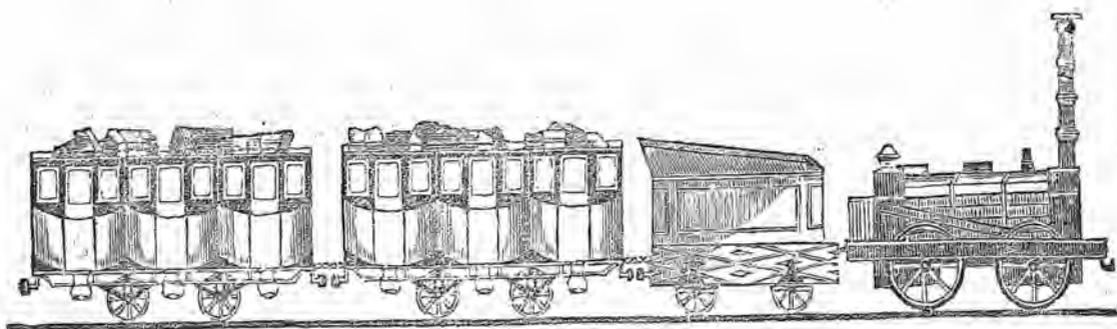
De todos estos atrevidos esfuerzos del arte, el que mas afecta al ánimo del viajero, es el gran *tunnel* (bóveda) de esta clase, abierto entre Lovaina y Thielemont, que penetrando en el interior de una alta montaña, sigue por espacio de 990 metros (*unas 1200 varas castellanas*) hasta volver á ganar la llanura. El convoy se lanza por la estrecha y obscura 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 día, y el viajero atemorizado involuntariamente con aquella profunda obscuridad, 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 transportado 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 vá súbitamente volviendo á aparecer á sus ojos la luz del día, hasta que fuera ya de la tremenda caverna se ofrecen á su vista las ricas praderas del Bravante Walon, el cielo despejado, y las lindas poblaciones de Tirlmond y de Cumplich.

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 también de admiracion la inconcebible actividad con que el gobierno belga ha sabido llevar á cabo tan alta empresa, en el breve periodo de seis años, y en medio de la incertidumbre y agitación producida por su nueva situación política; el órden 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 demas 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 vinculado á la aristocracia de los viajeros.

### EL CURIOSO PARLANTE.



### EPIGRAMAS.

**M**i marido, doña Inés,  
es gran hombre y guapo chico.  
— ¿Es marqués, baron, ó que es?  
— Aun ignoro si es marqués,  
pero varon, certificado.

Viendo el retrato un doctor  
de la horrible Leonor  
esclamó lleno de espanto:  
;Si esta es la copia, Dios santo,  
como será el borrador!

Al dar un ministro audiencia,  
dice á todo pretendiente:

"Ya le tengo á usted presente:"  
y no miente su esclencia.

Peñeros he conocido  
de tan raro proceder,  
que venden á una mujer  
lo que han comprado al marido.

Se acabó de confesar  
la sobrina del Vicario,  
y empezó contrita á orar  
al pie del confesonario.  
Y aun el padre repetía  
"la castidad te interesa"  
al tiempo que ella decía  
"me pesa, Señor, me pesa."

J. M. VILLERGA.

Se suscribe al Semanario en las librerías de la viuda de Jordan é hijos, calle de Carretas, y de la viuda de Paz, calle Mayor frente á las gradas. Precio 4 rs. al mes, 20 por seis meses, y 36 por un año. En las provincias en las principales librerías y administraciones de correos con el aumento de porte.

En las mismas librerías se venden juntos ó separados los cinco tomos anteriores de la coleccion desde 1836 á 1840 inclusive. Precio de cada tomo en Madrid 36 rs., y tomando toda la coleccion á 30. A las provincias se remitirán los pedidos que se hagan con el aumento de porte.