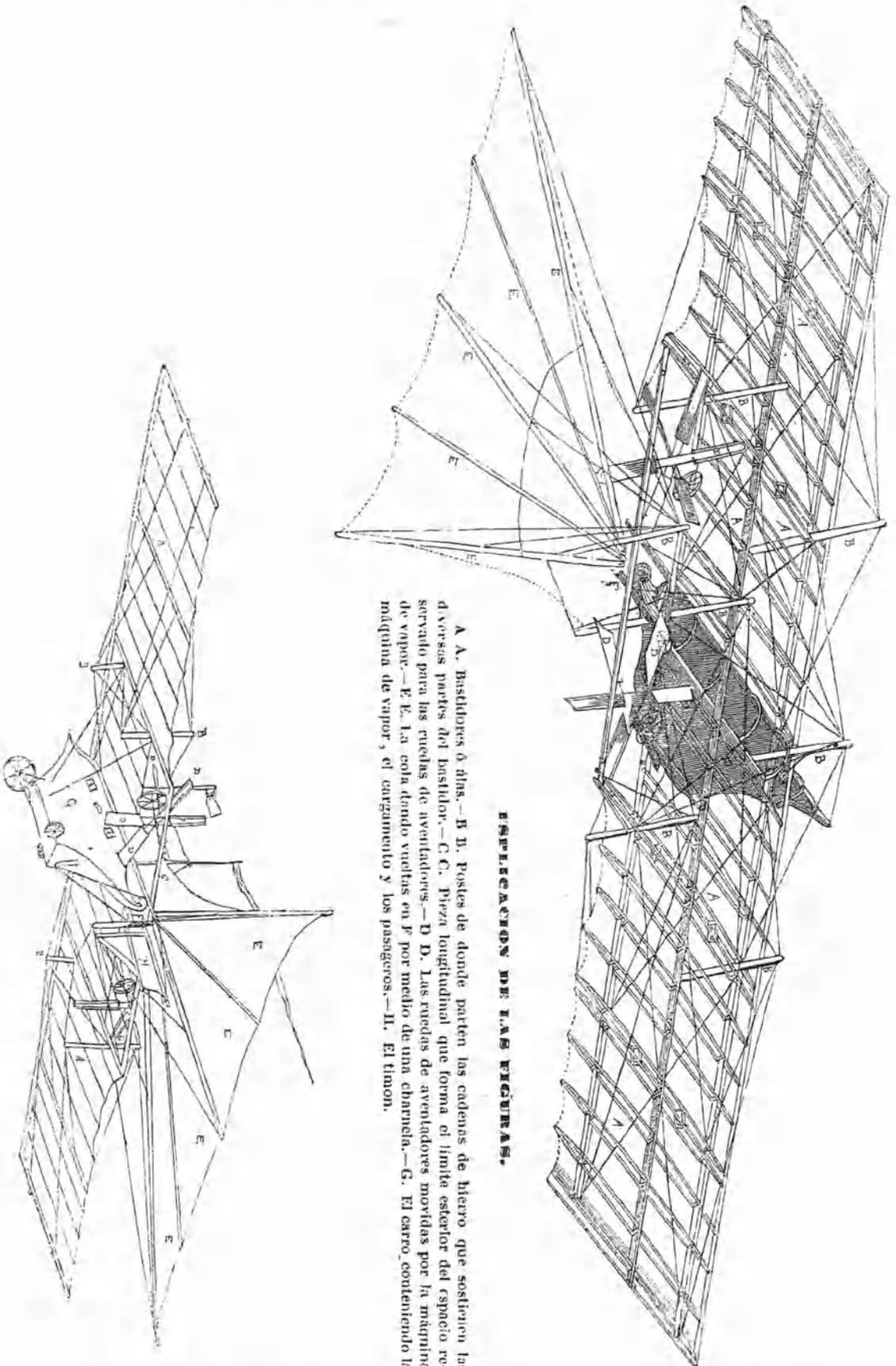


DESCUBRIMIENTOS IMPORTANTES.

Máquina de vapor aérea de Mr. Henson.



EXPLICACION DE LAS FIGURAS.

A A. Bastidores ó alns.—B B. Postes de donde parten las cadenas de hierro que sostienen las diversas partes del bastidor.—C C. Pieza longitudinal que forma el límite exterior del espacio reservado para las ruedas de aventadores.—D D. Las ruedas de aventadores movidas por la máquina de vapor.—E E. La cola dando vueltas en F por medio de una charnela.—G. El carro conteniendo la máquina de vapor, el cargamento y los pasajeros.—H. El timón.

DESCRIPCION DE LA MAQUINA.

Construir una máquina de vapor que pueda moverse en el aire á voluntad del que la dirige, y transportar con ella á la elevacion de muchos centenares de varas del suelo, correspondencia, mercaderias y pasajeros: tal es el problema mecánico que se ha propuesto resolver Mr. Henson. ¿Lo conseguirá? Se ignora aun, pero los medios que emplea para lograr su objeto, son enteramente diferentes de los usados hasta el dia, y es lícito esperar que mas pronto ó mas tarde, algun éxito favorable coronará sus esfuerzos.

Figúrese el lector un grande bastidor de madera de 60 varas de largo y 16 de ancho, sólido aunque ligero, cubierto con seda ó lienzo, haciendo las veces de alas, apesar de no tener junturas ni movimiento, y adelantándose en la atmósfera con uno de sus costados mas levantado que el otro. En el centro del lado inferior, se une una cola de 23 á 24 varas de largo, construída lo mismo que aquel bastidor, y debajo de aquella cola hay un timon.

Por último, debajo del bastidor se hallan suspendidos, el coche destinado para transportar las mercaderias y los viajeros, y una máquina de vapor tan poderosa como pequeña y ligera, que dá movimiento á dos especies de ruedas con aventadores, parecidas á los brazos de un molino de viento de 9 varas poco mas ó menos de diametro, y colocadas bajo el bastidor.

Esta máquina con su carbon, su agua, su cargamento y pasajeros, no pesará mas que 120 arrobas escasamente; y como su superficie es de unas 1,790 varas cuadradas, ocupa unas 9 pulgadas cuadradas cada adarme de peso; es de consiguiente mas ligera que muchas aves.

Sin embargo, apesar de su ligereza, no podria sostenerse por mucho tiempo en el aire y descenderia poco á poco hasta la tierra; pero se advertirá por una parte que se adelanta en medio de la atmósfera, con su parte anterior ligeramente levantada. En esta posicion presenta su superficie inferior á las capas de aire que atraviesa, y la resistencia que estas le oponen, impide que caiga. Por otra parte, está igualmente sostenida por la rapidez de su marcha.

Pero, se dirá, ¿qué sucederia si disminuyese la velocidad, y cómo obtener la suficiente? Todas las tentativas hechas hasta el dia, han sido infructuosas, porque no existia una máquina bastante ligera á un tiempo y bastante poderosa, para elevar en el aire su propio peso con la velocidad necesaria. Mr. Henson pretende haber vencido estas dos dificultades: 1.^o con la invencion de una nueva máquina de vapor tan poderosa como ligera: y 2.^o por un procedimiento muy singular, que exige una explicacion particular.

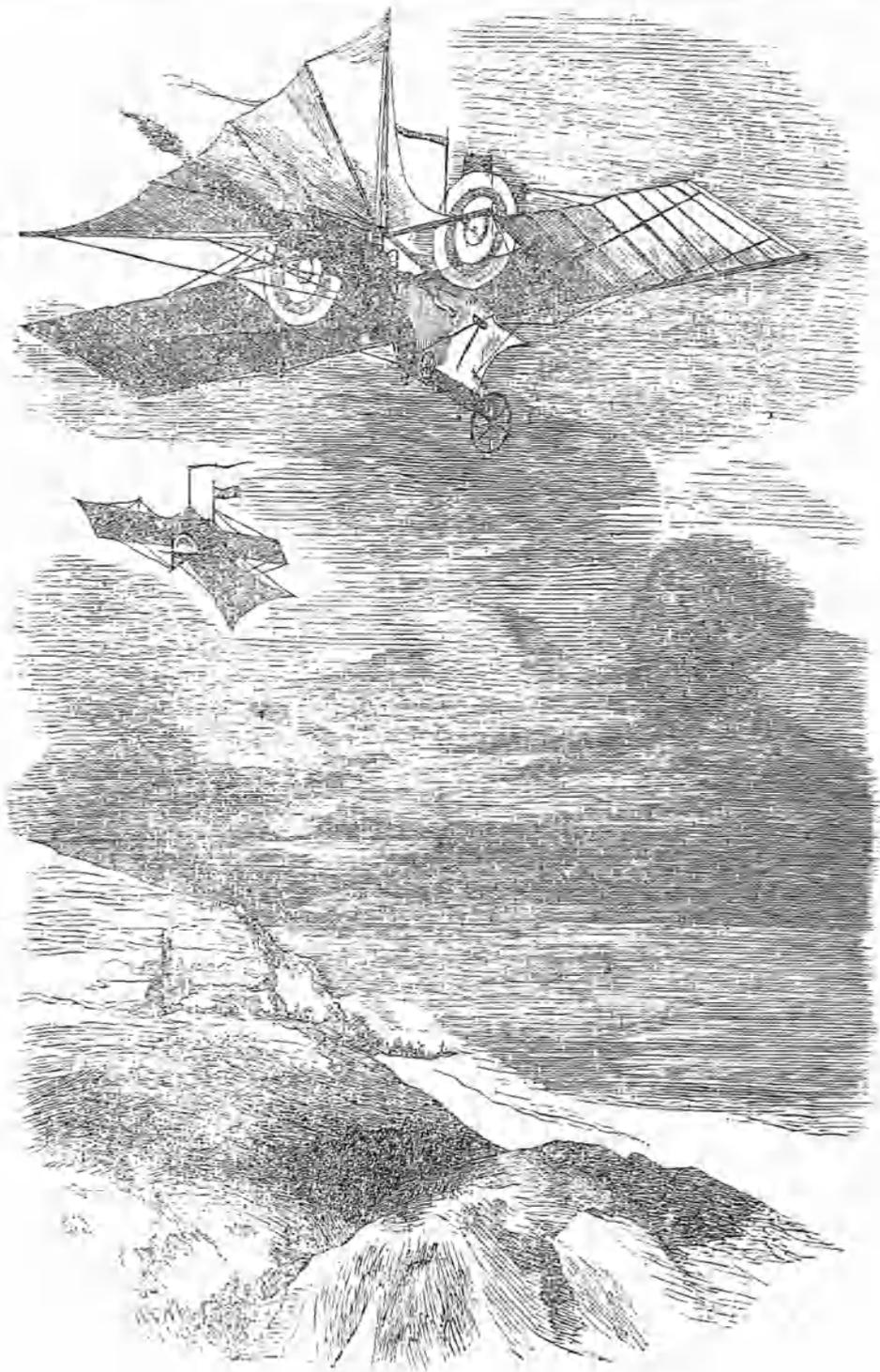
Hasta el dia, los diferentes inventores de máquinas aéreas, han creído que su máquina debia tener

en sí misma la fuerza necesaria para ponerse en movimiento, elevarse y sostenerse en el aire. Cree Mr. Henson que este error ha impedido el buen éxito de sus empresas; siendo impotente el arte solo, recurre á la naturaleza: su máquina, dispuesta á marchar, es lanzada en el aire desde el extremo superior de un plano inclinado; y á medida que desciende, adquiere la celeridad necesaria para poderse sostener en la atmósfera durante el resto de su viaje. La resistencia que le opone el aire disminuiria poco á poco su celeridad, y la máquina de vapor no tiene otro objeto que el de reparar constantemente esta pérdida de velocidad. Cuando una ave emprende su vuelo desde la alto de un árbol ó de una peña, principia por sumergirse en el aire para adquirir cierta velocidad. Una vez marcado este movimiento, necesita pocos esfuerzos para remontarse mas, y aumentar la rapidez de su vuelo. Con qué trabajo, por el contrario, se eleva la misma ave desde la tierra hasta la cumbre de un árbol ó de una peña. Este hecho es una consecuencia necesaria de un axioma mecánico muy conocido: un cuerpo puesto una vez en movimiento, continua moviéndose si su fuerza es igual á la de los obstáculos que encuentra. Mr. Henson habiendo lanzado su máquina, le dá por medio de la de vapor una fuerza igual á la de los obstáculos que debe vencer.

Sabemos que se preguntará tambien, si la máquina de vapor de Mr. Henson es suficiente para obtener este resultado. Esta cuestion suscita otras dos, á saber: ¿cuál es la potencia de esta máquina, y cuáles los obstáculos que tendrá que vencer? Mas fácil es contestar á la primera de estas preguntas, que á la segunda. La potencia de una máquina de vapor depende principalmente de la cantidad de vapor que el generador produce; y segun los experimentos hechos, la máquina de Mr. Henson representará una fuerza de 20 caballos. El generador y el condensador, son tan nuevos como ingeniosos: el primero se compone de unos 50 conos de cobre truncados y vueltos, colocados encima y al rededor del horno; el condensador está formado de cierto número de tubos pequeños, espuestos á la corriente de aire producida por la carrera de la máquina. Por último, el peso total de esta, con el agua necesaria para su entretenimiento, no pasa de 24 arrobas.

¿Qué resistencia encontrará esta máquina? ¿Tendrá fuerza bastante para triunfar de ella? El experimento que vá á hacerse pronto será solo el que facilite el poder contestar á estas preguntas.

Hemos tomado esta descripcion del periódico francés *La Illustracion* así como los dibujos que damos en este número, tanto de la parte descriptiva de la máquina, como de la perspectiva que presentará en su carrera, figurándola elevada sobre el puerto de Douvres. Pero deseosos de dar de este interesante descubrimiento cuantas noticias podamos adquirir, transcribimos lo que sobre ella ha dicho el Sr. *Vizconde de Villarinho de San Roman* en la *Revista Universal Lisbonense*.



(Puerto de Douvres.)

La pieza principal de esta ingeniosa máquina, de donde depende toda su gran fuerza de estabilidad, es la que parece unas alas abiertas, y que realmente hace su oficio sin tener sin embargo ningún movimiento de percusión sobre el aire. Es un paralelogramo hecho de maderas delgadas, de 150 pies de largo y 30 de ancho, y cubierto de seda ó lino. Por enmedio de lo ancho de este paralelogramo, corre longitudinalmente de uno á otro extremo una barra de madera, reforzada con argollas de hierro, y atravesada por varios travesaños equidistantes, á manera de los escalones de una escalera de mano, y tiene otras barras

por los dos lados mayores y menores, formando un cajón.

El autor de esta máquina tuvo siempre á la vista la ligereza de todas las piezas de que se compone, reunida á su mayor resistencia posible, como se infiere de su peso total, que es solo de 24 arrobas; remedió la idea del Autor de la naturaleza cuando crió las aves, puesto que les dió huesos vacíos llenos de aire, pocas carnes, y las revistió de plumas muy ligeras. Conoció por tanto, que dicha pieza de madera, en que se sustenta todo el peso del mecanismo y de cuanto lleva dentro, debe ser una barra de madera hecha de pedazos,

hueca por dentro, porque así es mas ligera y mas fuerte que siendo maciza. Este grande paralelógramo, que tiene 4,500 pies cuadrados de superficie (medida inglesa), va por el aire en una posicion un poco oblicua al horizonte, y ligeramente levantada por la parte de adelante. Va de traves presentando siempre todo su plano inclinado á la atmósfera, que recorre con estremada rapidéz, y de aquí resulta su estabilidad, la cual cesa en el momento que se para. Es exactamente lo mismo que lo que sucede con las cometas de papel, que se mantienen en el aire en cuanto el muchacho que las lleva corre con velocidad, empujando sobre ellas si el aire está tranquilo, ó tambien dirigidas contra la corriente del viento y atadas á un cordel; porque estas corrientes pasando por debajo del plano inclinado que ellas le presentan en su cuerpo, le causan una grande impresion, que tiende á levantárlas, estando sujetas y no pudiendo ser arrebatada por la misma corriente.

El mismo efecto resulta de presentar un plano dado, fijo á una corriente de viento de cierta velocidad, como de correer contra el aire tranquilo con igual velocidad.

Si el plano estuviese fijo ó perpendicular á la línea de direccion de la corriente del aire, y si esta corriente tuviese la velocidad de 30 pies por segundo, necesitaria una presion equivalente de 2,059 libras (2 libras y 69 milésimos) por pie cuadrado de superficie. Si el aire estuviese tranquilo y corriese el plano contra él con la misma velocidad de 30 pies por segundo, resultaria la misma presion. Estas presiones disminuyen en proporecion del mayor ó menor ángulo de incidencia que hacen sobre el plano ó línea de direccion de los vientos, ó tambien segun el mayor ó menor ángulo de abertura que hace el plano con la línea de su direccion horizontal, corriendo contra el aire tranquilo; de consiguiente, si el plano del paralelógramo corre contra el aire tranquilo, con un ángulo de 30 grados de abertura sobre la línea horizontal de su direccion, y con la velocidad dicha de 30 pies por segundo, la presion del aire sobre cada pie cuadrado de superficie se reduce al equivalente de 1,028 libras (1 libra y 28 milésimos), lo que multiplicado por 4,500 pies cuadrados del paralelógramo, le dá una fuerza de estabilidad aérea equivalente á 4,626 libras; de donde se sigue, que descontado el peso de la máquina, queda aun un poder aereostático equivalente á 4,026 libras, el cual se pueda emplear en conducir viveres, pasajeros etc. ¡Sublime invencion, admirable descubrimiento!

Es notable que una cometa, un juguete de niños, cayendo en manos de dos hombres de génio como lo fue el célebre *Benjamin Franklin*, y lo es ahora el ilustre *Mr. Henson*, pudiese hacer recordar dos invenciones tan útiles y admirables; el primero descubrió el conductor eléctrico, pudo robar el rayo al cielo y entregarlo al dominio de los hombres; el segundo los transporta por los espacios aéreos y conquista los dominios de Júpiter.

. Sublimis ad astra
More Deum rapior.

Continuaré ahora la descripcion de la máquina para que el lector comprenda cómo funciona y cual es su figura.

Por debajo del grande paralelógramo esta firme y unida á él una caja de carruage de 31 pies de largo y anchura conveniente; está unida transversalmente, á la manera de una ave cuando tiene estendidas las alas. La figura de esta caja es parecida á la de un barco con popa y proa, y tiene por la parte inferior un carrito de tres ruedas, de figura puntiaguda para adelante, dos de las cuales están en la parte correspondiente á la popa, y una sola adelante correspondiente á la proa. Cuando la máquina está en tierra sobre dicho carro, parece un águila con las alas y la cola estendidas, descansando sobre las piernas, y pronta á principiar su vuelo.

Lo que en la estampa aparece una ala de murciélago, es la cola estendida, que tiene 52 pies de estension, y está hecha de ligeras barras de madera con membranas de seda ó lino, y que se mantienen abiertas por medio de cuerdas que van á parar al centro del carruage. Esta cola se une á la parte de atrás de la caja aérea, y por medio de otras cuerdas se hace subir ó bajar segun conviene al vuelo de la máquina. Dentro de la caja de que hemos hablado, hay una máquina de vapor de alta presion, y noevamente inventada, que consta de 50 conos inversos de cobre, que forman todos una superficie evaporante de 100 pies cuadrados, y se hallan colocados encima y al rededor del horno. Trabaja dicha máquina con dos cilindros; el curso del émbolo es de un cuarto de su altura, y produce una fuerza de 20 caballos.

El surtido de agua basta que sea de 20 galones, la cual despues de reducida á vapor, se vuelve á condensar en un nuevo condensador, hecho de un grupo de muchos tubos estrechos que se refrescan por la misma corriente de aire, producida por la velocidad del movimiento y traslacion de la máquina. La fuerza del vapor, hace girar con mucha velocidad por medio de correas, dos secciones transversales de unas hélices, cuyo plano tiene 20 pies de diámetro: esto es lo que representan los dos círculos concéntricos que se ven en la estampa, á uno y otro lado del nacimiento de la cola, pues demuestran el efecto que producen á la vista á causa de su rapidísima rotacion. Estas secciones hélices tienen alguna semejanza con las aspas de un molino de viento; pero están hechas de tablas delgadas, y el plano de cada paleta inclinado hacia el eje; por eso revolviéndose en aire ambiente llevan la máquina hacia adelante con grandísima velocidad, porque un punto material del extremo de ellas toma la velocidad de un poco mas de 60 pies por segundo. Dentro de la misma caja hay asientos para los pasajeros, los cuales pueden subir tambien al todo y pasear por un cierto espacio sobre él, sin hacerle perder el equilibrio: desde allí pueden ver este mundo á su voluntad, disfrutando de la vista mas dilatada que pueda darse, y de que solo podria gozarse con una ascension aérea en un globo. Por debajo de la cola, hay un timon unido á la popa de la caja, para gobierno de la

misma, el cual tiene también una quilla muy larga formada de seda ó lienzo, sobre un bastidor de madera. El grande paralelogramo está convenientemente cubierto de tela de seda ó lino, dividida en tres paños que se recogen ó estenden por medio de cuerdas.

La mayor dificultad que encontró Mr. Henson fue la de hacer principiar á volar su máquina; pero la venció hábilmente formando un plano inclinado de tablas, desde el cual por medio del carrito toma una grande velocidad, y principia el vuelo que continúa después, moviendo las hélices la máquina de vapor mientras tenga vapor y no se descomponga. Queda pues explicada esta sublime invención mucho más estensamente de lo que lo vi en el *Atlas*, y puesta al alcance de todos los lectores.

Siame ahora permitido examinar los defectos que le encuentro, los peligros que tiene, y los medios que me ocurren de remediarlos.

Un grande defecto es el no poderse parar en cualquier punto para dejar los pasajeros, y tomar carbon, por cuanto parando el movimiento de traslación falta la estabilidad aérea. Puede remediarse esto, haciendo en los puntos de descanso un ancho camino bien macadamizado, y que tenga por lo menos una milla de estension. El carro no debe estar fijo sino á manera de piernas de avestruz, articuladas y dobladas para adelante, con fuertes muelles enroscados á manera de sacrapós, como ya los usan algunos carruages; y estos muelles deben estar metidos en las aberturas angulares de las mismas piernas, para amortiguar el sacudimiento cuando toquen al suelo.

Estas piernas deben tener dos ruedas en las segundas articulaciones, y una sola rueda en los pies, la cual se pueda mover á uno y otro lado desde dentro de la caja. De este modo, en llegando á un punto, se baja el vuelo hasta llegar á la tierra, lo que se consigue por medio de la cola; la cual bajada después, bajará también la máquina, y en tocando al suelo continuará andando sobre las ruedas á causa de la velocidad adquirida, y también por la fuerza de las hélices que hacen mover la máquina de vapor; se le da dirección con la rueda delantera, y poco á poco se hace parar, abriendo suavemente la válvula de seguridad. Para volver á principiar el vuelo se construye al fin de la carrera un plano inclinado de madera con rampa por un lado para subir la máquina, y un plano más suave por el opuesto; y como no pesa más que 24 arrobas, bastan ocho hombres ó dos caballos para subir las por la rampa á fin de despedirla después por el plano inclinado.

Además de esto, parece que también se conseguirá el mismo efecto en un camino plano, trabajando la máquina de vapor, estando el paralelogramo en el ángulo de 30°, con la cola convenientemente levantada, y haciéndolo subir á galope por dos caballos; la cuerda de presión se alarga á tiempo conveniente por cualquier medio mecánico. Otro defecto más considerable todavía, es no estar previsto el caso de que se rompa una correa ó se pare la máquina; porque entonces esta caerá rápidamente, y no como dice el autor del *Atlas* en

su número 882 de 8 de Abril, solo con el descenso de 22 pies por segundo; porque el peso de la cola necesariamente hará variar el plano del paralelogramo, para buscar en la caída una línea de menor resistencia, y de este modo se acelerará mucho. Juzgo que para conseguir la estabilidad aérea, es necesario que la línea central de gravedad, tanto de la caja como de cuanto vá dentro de ella, corresponda exactamente á la de la presión de las dos superficies combinadas del grande paralelogramo, y de la cola, y necesariamente esta disposición ha de desviar la caja del carruaje del punto central de la superficie del paralelogramo, que está en el cruzamiento de las diagonales. Si estuviese así, convengo en que bajará con la velocidad de 22 pies por segundo; pero si no estuviese (como lo indica la lámina) entonces se inclinará hacia la parte de la cola al cesar la acción de las hélices, que hacen realmente el oficio de la línea que sustenta una cometa de papel. Se puede prevenir este accidente colocando cuatro paracaídas en los cuatro postes que hay levantados sobre el paralelogramo; pues de este modo el descenso será mucho más suave, y evitarán que se incline á ningún lado.

Los peligros del fuego pueden evitarse haciéndose hasta cierto punto incombustibles todas las maderas y cuerdas, por medio de una conveniente inmersión en agua saturada de sulfato de alúmina, y también construyendo el horno de tal manera, que se pueda cerrar la puerta, y tapar el tiro de su chimenea con solo desarmar una pieza. En cuanto á los peligros de la explosión, son en el día muy raros después de conocidas las causas. No hay necesidad alguna de poner diversos metales en contacto; se puede hacer la máquina toda de cobre ó de hierro, y de este modo ya no se desenvuelve la acción galvánica; téngase cuidado con el nivel del agua en la caldera, y no habrá desaturación de vapor; pásense escrupulosas revistas á las válvulas de seguridad, á los tubos alimenticios etc, y cesará todo peligro. Ninguna corriente de aire puede ser perjudicial á esta máquina, ni aun las furiosas que arrancan los árboles, porque la violencia de su corriente causa grande impresión sobre la tierra ó sobre el mar á los cuerpos estables ó no flotantes; pero no puede hacerlo con un cuerpo volante que toma la velocidad del mismo viento, y marcha tan unido con él como un barco con el mar. Las tempestades son raras y casi siempre corren por una estrecha línea, la cual muchas veces no tiene media legua de ancho. Si uno de estos vientos encuentra la máquina, le dá esta la popa y corre con él; pero vá siempre inclinando el timón, y puede de este modo ir de soslayo hasta salir de su arrebatación corriente, y quedar libre para seguir su ruta.

Quando los vientos corren en la misma dirección de la máquina, se la llevan consigo y toma una grande velocidad; si viene por la proa, bordea como un navio, y de este modo vá venciendo la corriente, adelantando tanto, cuanto sea la diferencia de las velocidades, y cuando la del viento fuese la mitad de la que ella lleva, puede marchar de frente y vencerla. Si vi-

niere de lado, bordea para no perder la ruta, uno de los dos bordes será siempre desfavorable, y el otro auxiliar de este vuelo, de modo que se compensan obligando solamente á hacer mas estenso el mismo vuelo de lo que sería preciso para llegar de un punto á otro.

Sublime invencion es esta: ya no pueden perder los hombres su nueva conquista. Aun cuando Mr. Henson sucumbiese en su empresa, otros la seguirán, y pronto veremos á los ingenieros de diversas naciones trabajar á porfia para perfeccionar los carruages aéreos; los medios de viajar por el aire serán facilísimos y cómodos, los peligros mucho menores que los del mar, y los viajes los mas recreativos que imaginarse pueden.

En la *Gaceta* de Francia de 28 de Abril último leemos lo siguiente:

Viaje por el aire que concluye en el agua.

Hemos recibido de Escocia el informe de un ensayo hecho pocos dias hace cerca de Glasgow, con una máquina de una construccion análoga á la de Mr. Henson. Ha hecho el ensayo un profesor estrangero, Mr. Geolle, y á no ser por un accidente, parece que se habria encontrado la solucion del problema de la navegacion aérea. Oigamos al mismo profesor.

«La máquina aérea se dispuso á una elevacion de 350 pies de la tierra, y sostenida en el aire por pintales movibles, y de manera que desembarazada la máquina en un momento de sus sostenes, se hallaba lanzada en el espacio. Mucho antes de que amaneciese todo estaba pronto para este viaje insólito é interesante, y poseido de una emocion indecible, me disponia á partir. A las 3 y 25' de la mañana me senté en el carro; á las 4 y 38' 59" me deshice de los estorbos que me unian á la tierra, y la máquina aérea tomó su vuelo con la rapidez del rayo. El mercurio en el barómetro subió al momento un décimo y medio, y el ángulo del plano inclinado era de 22.^o y $\frac{1}{2}$. Mis cálculos eran exactos.

El viaje principiaba bajo favorables auspicios. Confiado y con el espíritu mas libre podia entregarme con mayor calma á mis observaciones. Me volví y ví que estaba ya muy lejos de la colina que habia sido mi punto de partida; apenas podia distinguir ya la bandera arbolada en su cumbre. Había hecho ya una ascension de 625 pies, que añadidos á los 350 de la elevacion de mi punto de partida, formaban exactamente 975 pies. El termómetro señalaba entonces 30.^o dos grados bajo del yelo; pero bien fuese por mi emocion natural ó bien por el calor del horno de la máquina, no sentia ningun frio.

La máquina de vapor funcionaba admirablemente, y la fuerza de su movimiento sobrepujaba mis esperanzas. Hacia 52 leguas y media á la hora, y á los 22 minutos de mi salida habia subido á una altura de cerca de una milla. No cesaba de subir y era mayor la rapidez de mi vuelo á medida que subía; entonces una circunstancia inesperada me admiró, y me hubiera alarimado á no haber sabido pronto la causa. La máquina de vapor funcionaba con menos fuerza; estaba

á una distancia de tres millas de la tierra, y la grande elevacion á que habia llegado era la causa de que nó fuese completo el vacío en el condensador, lo que ví perfectamente con el indicador del profesor Russell.

No me espantó la disminucion de mi vuelo. La rarefaccion del aire á aquella altura, me causó en aquel momento lo que han sentido los viajeros que han subido al Mont-Blanc; me dolia mucho la cabeza y me zumbaban los oídos; resolví bajar y sostenirme á una milla y media de la tierra. Logrélo facilmente bajando la cola de la máquina, que tenía entonces el ángulo con el horizonte de 9.^o $\frac{3}{4}$ al de 45.

Desde mi salida de la colina habia volado siempre al S.O. y O.E. medio E., meciéndome sobre Ayrshire y en linea directa de Dumbuck á Ailsa-Craig, donde me dirigia con el ánimo de desembarcar. Este último punto era muy conveniente para lanzar de nuevo la máquina como lo habia hecho en Dumbuck donde pensaba regresar. Empezaba á amanecer. El punto de vista era admirable; me mecía sobre una multitud de barcos de vapor, cuya velocidad comparada con la mia era nula. Ah! Aquel bello espectáculo iba á cesar muy pronto; estaba sobre un hermoso barco de vapor, cuando de repente se descompuso alguna cosa en la máquina, y las ruedas cesaron de funcionar.

Sin embargo me dió poco cuidado. Mr. Henson ha espuesto perfectamente que aquellas ruedas son solo necesarias para la propulsion, y no para sostener la máquina en el aire. Desgraciadamente en aquel momento crítico me olvidé de dejar libre la válvula de seguridad, y las consecuencias de aquel olvido fueron desastrosas. La detencion del vapor en los tubos dejó á tres inservibles. Desde aquel momento la máquina perdió completamente el equilibrio; uno de los tubos, saliéndose de su lugar hizo estallar uno de los brazos de bambú; la desorganizacion de la máquina llegó á su colmo, y bajó al momento dando tumbos.

El descenso era tan espantosamente rapido que no debia pensar ya sino en la muerte ó la destruccion. Solo podria comparar mis sensaciones en aquel terrible momento con las que nos oprimen durante una pesadilla, y que como es sabido distan mucho de ser agradables. Aturdido con el movimiento de la máquina que daba vueltas sobre ella misma, habia quedado insensible; y cuando volví en mí me encontré en una buena canoa, me dolia la cabeza y el corazon; sentia esa especie de jaqueca que se padece comunmente en las peregrinaciones aéreas. Gracias á la Providencia estoy restableciéndome y dispuesto á principiar de nuevo. »

Parece que el comandante del barco de vapor habia echado un bote al agua para socorrer y recoger al intrépido aeronauta, cuyos tumbos habia visto. El aeronauta se ha salvado, pero la máquina aérea se sumergió en el mar.

(*Atlas.*)

Siendo cierto cuanto acabamos de transcribir, hay mucho adelantado para la resolucion del importante problema de los viajes aéreos. Tendremos especial cuidado de informar á nuestros lectores de cuanto se haga y adelante sobre un objeto de tanta magnitud.

ANTIGÜEDADES ESPAÑOLAS.



El Alcaide de Toledo.

(Recuerdo histórico.)

Por el mes de Julio de 1086, en una de aquellas tardes colorosas del estío, en las que parece que la atmósfera está como adormecida por los ardientes rayos del sol, se paseaba la Reina Doña Constanza por los magníficos salones del palacio suntuoso, que antes de la conquista de Toledo, habia sido espléndida morada del Rey Moro Alimemon. Contemplaba con cierta admiración las delicadas techumbres, llenas de menudos entallos y follages casi encubiertos con el oro y azul de que se halla revestida su superficie exterior. Dirigia en seguida sus miradas hácia los resplandecientes y ajacarrados muros, y á las riquísimas alfombras que sus pies hollaban, quizá por el sitio mismo, donde no hacía muchos dias, un Monarca poderoso, y al presente errante y fugitivo, habria quizá recibido los homenajes y respetos de una Corte lucidísima, y el testimonio sincero de su fidelidad acendrada, y nunca desmentida.

Cuanto la rodeaba estaba aun indicando la estancia recientemente abandonada por otros primitivos dueños, de usos y religion diferentes, y de mas voluptuosas y sibirificas costumbres que los nuevos dominadores; quienes arrojándolos de aquellos sitios, no habian aun tenido tiempo de transformar aquella morada á la manera y usanza castellana. Asi permanecian aun los ricos pebeteros, aunque sin exhalar de su

concabidad los suavísimos perfumes del Oriente, los cómodos divanes y blandos almohadones, y las numerosas inscripciones arábigas, en que el nombre de Alá y los versículos del Coran estaban cien y cien veces repetidos, ya en las menudas jaracas que servian de adorno á las puertas, ya en los rocahes y ajimeces, que servian de apoyo á los artesonados del techo.

Al contemplar tanta grandeza, la Reina Doña Constanza no podia menos de admirarse cómo habia podido sucumbir una ciudad tan principal y tan naturalmente defendida, ya por las aguas del caudaloso Tajo, ya tambien por la doble linea de fuertes muros y multiplicadas torres que rodeaban su vastísimo recinto, mucho mas habiéndola defendido un pueblo entusiasta y decidido, que miraba la posesion de su recinto, como el mas firme baluarte de la dominacion sarracénica, aunque algo debilitada con las gloriosas conquistas de D. Fernando I, y portentosas hazañas del esforzado caballero y terror de la morisma, Rui Diaz del Vivar. Esa misma estrañeza no dejaba de causarla al propio tiempo un cierto recelo, pues se encontraba sola en aquellos momentos, sin mas apoyo que una guarnición, numerosa sí, pero escasa en comparacion de la poblacion sarracéna, suficiente en caso de un levantamiento, á dar fin con los defensores de una ciudad tan recientemente conquistada. Todó su afan era el preguntar á sus damas y al valiente Pero-Ansurez que estaba en su compañía, si habian llegado noticias de la parte de Leon, adonde se habla dirigido D. Alonso despues de dejar arregladas las cosas de Toledo. — No tengas el menor cuidado Señora, le decia el noble anciano, que entró en aquellos momentos; los moros están tranquilos y satisfechos con la libertad, que les ha dejado vuestro esposo, ya en lo tocante á su gobierno, como en su religion, pues conservan sus Cadís y Alcaides, y están á su disposicion todas las Mezquitas hasta la principal. — ¿Qué decis, le interrumpió Doña Constanza? la Mezquita mayor, la que fué antes el templo principal de los cristianos, el que segun tengo oido fue consagrado por la presencia de la Virgen, y en cuyo recinto se han celebrado los famosos Concilios Toledanos? — Muy enterada estais de semejantes pormenores, contestó Ansurez, y no lo extraño pues os habrá informado de de ellos D. Alfonso; pero aunque con sentimiento suyo ha sido indispensable semejante concesion, para mejor atraer los ánimos, y conciliar las voluntades de los habitantes de esta populosa ciudad. — Sea en buenhora; pero eso es demasiado, y casi raya en descrédito de las victoriosas armas de mi esposo, y no sé cómo el Arzobispo ha podido... — Señora, la interrumpió el Conde, D. Bernardo es demasiado prudente para haber aconsejado al Rey otra cosa, y si lo contrario hubiera sucedido, yo me hubiera opuesto con todas mis fuerzas, y con el ascendiente que estas cosas me conceden sobre el ardor juvenil de vuestro esposo. — Y aunque eso fuera, dijo la Reina ¿sabeis que en las atribuciones del Arzobispo, por razon de su ministerio, estaba la posibilidad de la ejecucion de semejante proyecto? — Os engañais, Señora, repuso con orgullo

Ausurez; los Arzobispos pueden mandar en las Iglesias que sean suyas, más no en las que aun no se les han concedido. La conservación de esa Mezquita, ha sido una de las condiciones de la entrega, y solo el conquistador, y diré más, ni aun ese es capaz de variarlas; pero esta conversacion se alarga demasiado, y mi presncia es necesaria en otro sitio, si me otorgais vuestro permiso... — Lo teneis, Conde, respondió secamente Doña Constanza, Ausurez haciendo una reverencia se ausentó, dejando sola á la Reina, que meditaba en su interior los mas audaces proyectos. Tímida é irresoluta en un principio, se enardeció su amor propio con las altivas contestaciones del Conde, á quien no profesaba el mayor afecto, y se creyó con fuerzas para arrostrarlo todo, dando así en ojos á la especie de predominio, que en ausencia de D. Alfonso quería arrogarse Pero-Ausurez.—N. M.

CALENDARIO HISTORICO.

MES DE DICIEMBRE.

1	Revolucion de Portugal: este se separa de España, y proclama Rey al Duque de Braganza.	1640
2	Batalla de Austerlitz ganada por los franceses.	1805
3	La isla de Francia es tomada por los ingleses.	1810
4	Muerte del Cardenal de Richelieu (Armando Juan del Plessis), nacido en 1585.	1642
5	La república de Génova sacude el yugo de los austriacos.	1746
6	Muerte de Alfonso I, Rey de Portugal.	1185
7	Es fusilado en Paris el mariscal Ney (Miguel), nacido en 1769.	1815
8	Muerte de Benjamin Constant, célebre orador y escritor francés.	1830
9	Abertura del Congreso de Basada.	1797
10	Rendicion de Gerona, despues de siete meses de un sitio heroicamente resistido.	1809
11	Muerte de Carlos XII, Rey de Suecia.	1718
12	Enrique III, Rey de Francia, se declara gefe de la Liga.	1577
13	Abertura del Concilio de Trento, el cual en varias interrupciones duró hasta el 4 de Diciembre de 1563. Suscribieron sus actas 4 Legados, 11 Cardenales, 25 Arzobispos, 168 Obispos, 7 Abades, 39 Procuradores de Obispos ausentes y 7 Generales de órdenes religiosas.	1545
14	Muerte de Carlos III, Rey de España, á la edad de 73 años.	1788
15	Muerte de Casimiro V, Rey de Polonia.	1672
16	Disolucion del matrimonio entre Napoleón y Josefina.	1809

17	Muerte de Bolivar (Simon), nacido el 30 de Julio de 1783 en Caracas.	1830
18	Toma de Tolon por el ejército republicano francés.	1793
19	Creacion de los asignados (revolucion francesa).	1789
20	Protocolo para la independencia de Bélgica.	1830
21	Fallo de la Cámara de los Pares contra los ex-ministros de Carlos X, Rey de Francia.	1830
22	Bill del Congreso de los Estados-Unidos en favor del general Lafayette.	1824
23	Sentencia del Tribunal de Casacion de Paris, sobre la religion ó doctrina San-Simoniana.	1831
24	Esplosion en Paris de una máquina infernal para quitar la vida al primer Cónsul Bonaparte.	1800
25	Muerte de Enrique III, Rey de Castilla, á la edad de 27 años.	1400
26	Muerte de Fouché (José), Duque de Otranto, célebre ministro de la policía francesa. Nació en 1763.	1820
27	Atentado de Meunier contra la vida de Luis Felipe, Rey de los franceses.	1836
28	Muerte del Conde de Florida Blanca, en Sevilla á la edad de 81 años.	1808
29	Publicacion de la Bula de oro.	1356
30	Muerte del Papa Inocencio IX (Antonio Paolinetti), nacido en 1519.	1591
31	Muerte de Madama de Genlis (Estefanía Felicidad Ducrest de Saint-Aubin), nacida en 1748 en Borgoña.	1830

MISCELANEA.

MAXIMAS Y PENSAMIENTOS MORALES.

Quando una lectura eleva el espíritu, é inspira sentimientos nobles y animosos, no hay que buscar otra regla para juzgar la obra; es buena, y hecha por mano maestra.

L. BRUYERE.

No puede concebirse de lo que es capaz el hombre si tiene voluntad, y hasta qué punto se eleva, si se siente libre.

J. DE MULDER.

Envanecerse por su clase ó por su empleo, es advertir que se es inferior á ellos.

LECKZINSKA.

Solo los hombres viles y despreciables se dejan vencer por los padecimientos, y buscan un refugio en la muerte.

AGATHON, poeta trágico griego.