

# REVISTA DE TEATROS.

## DIARIO PINTORESCO DE LITERATURA.

NUM. 51.

MADRID 20 DE MARZO DE 1843.

SEGUNDA SERIE.



### EL NOGAL.

#### ISLAS

FERNANDO POO Y ANNOBON.

A pesar de su interés no podemos insertar, sino substancialmente por su latitud en nuestro periódico, un artículo que extracta las dos memorias premiadas por la sociedad económica matritense, sobre la utilidad y estado de las islas españolas en Africa de Fernando Poo y Annobon, cuyos autores son los catedráticos de Madrid y de Valencia don Juan Miguel de los Rios y don José Moros y Morellon; y de que resulta que Fernando Poo tiene 17 leguas de longitud, 9 de latitud y 25 de circunferencia; que pasan de 8000 sus habitantes, divididos en tres poblaciones, que aunque es insalubre por su inmensidad de bosques impenetrables, pantanos cenagosos, y malezas intransitables, por su ardiente clima y propension á malignas fiebres, pueden atemperarse parte de estas desgracias, desecando los grandes pantanos lluviosos, mondando los bosques y malezas, y remediando las causas que promueven tales males.

La de Annobon es la tercera parte menor, tiene 3500 almas en 4 poblaciones, san Antonio, san Pedro, san Juan y Annobon; posee una fuente cuyas aguas curan las fiebres temibles de estas islas; sus naturales son mas dóciles y sociables que los de la otra; tiene hoy mismo un comercio activo que exporta anualmente en medio de su estado casi salvaje 600 sacos de harina, 100 de frijoles, 100 quintales de pesca, mil de leña y muchos millares de naranjas, limones, plátanos y legumbres.

Ambas islas producen ademas palmas, caña dulce, algodoneros, tabaco, piñas, pimientos, tamarindos, hortaliza, pesca, gallinas, monos, venados, loros, urracas y aves de rapiña; tienen mucha pesca y navegacion por medio de canoas; en sus aguas se cree desembocar las ha-

ves del famoso rio Niger, que dominaria la navegacion del interior de Africa.

Proponen para su posesion entre otros medios, como principales, enviar buques de guerra bien tripulados, y con colonos artísticos; fiar á empresas ó sociedades nacionales; si el gobierno no puede, los gastos de esta expedicion; nombrar un gobernador y ayudante espertos; posesionarse primero de Annobon, que no ha opuesto resistencia; fundar una fortaleza con seis cañones; llevar misioneros que tanto aprecian; establecer un hospital que tanto rinde en Angola, peor situado; fundar una aduana, y dar acogida á los buques extranjeros que se pierden por aquellos mares; abrir factorias de comercio en los puertos comarcanos; ceder terrenos á los indigenas y españoles ó extranjeros que se fuesen estableciendo; favorecer con exenciones la produccion y comercio de dichas islas; establecer consulados cerca de los gobiernos limítrofes, y fijar la navegacion de aquellos mares, que conocidos, pueden reducir á diez dias cuando mas, la travesía del golfo de Guinea, que hoy tarda treinta ó cuarenta; y que le hará mas concurrido, produciendo infinito el arribo y descanso en nuestras islas de todos los buques europeos.

#### EL RHIN.

El alma se eleva aquí á nolles y magestuosas contemplaciones; porque todo lo que ven los ojos pertenece á lo pasado.

Pero los pelegrinajes poéticos han perdido su importancia desde que la aplicacion del vapor en esa palanca de la reforma social, se ha encargado de aproximar todos estos sitios y visitarlos sin fatiga y con una velocidad mágica, de este modo la poesia de la industria moderna da un nuevo colorido á la poesia de las verdades históricas.

Los Romanos, establecidos en las orillas del Rhin, habian organizado una navegacion regular bajo la direccion de un prefecto. Carlo-magno

poseía cerca de Maguncia un magnífico palacio adornado con cien columnas de mármol y de granito que el Papa le habia regalado de las canteras de Roma y de Ravena y desde este punto culminante, segnia con su vista la navegacion del Rhin hasta una larga distancia.

Entre las numerosas promesas, hechas á la Europa, en el congreso de Viena, fué una de las mas importantes la libertad absoluta y completa de la navegacion del Rhin, pero semejante objeto ocupó diez años de continuas disensiones, cuyo lujo creó nuevos obstáculos y trabas vejatorias, que todavia pesan sobre el Comercio aun despues que los tratados mercantiles, han aproximado la navegacion al estado de libertad que tenia antes de la guerra entre España y los Países Bajos; de manera que bien pronto habrá un mercado en el centro de la Europa, que reunirá los productos de todo el mundo.

El Rhin desde Bale en Suiza hasta el mar del Norte, forma la base de un sistema de comunicaciones, que estendiéndose por todas partes la riqueza y la felicidad.

A la cabeza de este sistema se encuentra la Suiza, ajitada hoy dia por los partidos políticos pero con una actividad incesante en sus montañas, en sus talleres y en sus fábricas. Este país demuestra hoy dia las ventajas de las conquistas útiles de la inteligencia aumentando los productos en número y mejorando en calidad. El Comercio de tierra con la Francia ascendió en 1840 á 161 millones y su importacion general á 1.890.345 quintales de mercaderia.

La naturaleza que ha dotado á esta hermosa república de muchas comunicaciones interiores en las aguas, que riegan sus valles, no le ha dado para las exteriores sino el Rhin y el Rhine, pero su actividad ha sacado partido de esta circunstancia y proyecta hoy dia la ejecucion de un vasto plan para reunir los dos rios, y de este modo ponerse en comunicacion directa con el mar Adriático y el Mediterráneo; este camino que será de hierro, atravesará toda la Suiza entre ese laberinto de rocas primitivas, de rios, de cascadas, y de principios, para descender á

las fértiles llanuras de la Lombardia é ir desde Paris á Venecia y á Milán sin tocar en los Alpes. La innumerable cantidad de islas y de islotes, que forma el Rhin en su patria primitiva hace la navegacion dihcil y únicamente surcan aqui vapores pequeños, que aumentan su buque al llegar al Mein y llegan orgullosos hasta su desembocadura en el Báltico.

La libertad de la navegacion, la reforma de algunos derechos locales, y el establecimiento de puertos libres, han formado una inmensa riqueza en los pueblos riverenos: baste decir que el puente de Colonia se abrió 550 veces en el año de 1841, para dejar paso á otros tantos barcos, y que una sociedad, cuyo dividendo fue en 1831, de 200,000 francos; su fondo social es de 10 millones de francos; los canales y caminos de hierro proyectados concluirán de dar al comercio alemán la importancia colosal que reclama su industria.

Sensible, pero preciso es decirlo de todos los Estados que bañan las aguas del magestuoso Rhin: la Francia es la única que no tiene sociedad de navegacion, tanto mas extraño cuanto que los pueblos mas ricos de aquellos, como son la Alsacia y Strasbourg pertenecen á su propiedad; de manera que entre el inmenso movimiento causado por los buques, en cuyos mástiles ondea el águila prusiana, no se distingue el pabellon cargado de colores; y los productos de la Francia sufren en esto una pérdida considerable.

Otro pabellon de un pueblo rico en hermosos productos del suelo, desconocido y ansiado en este pais, echa tambien de menos el viajero, que camina con el corazon fijo en España. Ojalá que amanezca pronto el día en que, por la destreza de un gobierno regular, vuelva á iluminar el sol el pabellon de Castilla sobre el caudatoso Rhin, saludándole sus pacíficos habitantes con las simpatías sinceras y cariñosas que profesan, á los que habitan en las afortunadas riberas del Ebro y del Guadalquivir.

Entonces la agricultura española encontrará un buen mercado para sus esquisitos y azucarados frutos, y se destruirá la siempre creciente baratura de los productos del suelo, causa principal de su atraso y estancamiento. Entonces la España entrará á formar parte de esa comunidad de costumbres de inclinaciones á que camina la especie humana, admitiendo antes la unidad de líneas aduaneras para llegar despues á una vida comun.

Para esto es indispensable que la España conserve sus garantías políticas, y que se estudie con juicio y esmerado analisis el estado económico de los pueblos, con quienes se traten de crear esta clase de vínculos. La precipitacion ó el abandono son dos males nocivos.

Vapor sobre el Rhin, 11 de enero de 1843.

AGUSTIN PASCUAL.

EL NOGAL.

El nogal, del cual presentamos hoy una hoja cargada de fruto, es un árbol precioso, originario de Africa, pero tan repartido en todo el globo, que bien pudiera decirse ser indigena de todas partes. Es un arbusto corpulento, sus hojas tienen un color verde oscuro brillante, y su corteza lisa y casi blanca. El fruto se come fres-

co, y de él se estrae considerable cantidad de aceite muy bueno para el uso comun: con este aceite se prepara el que sirve para la pintura. La madera del nogal admite todo género de color y pulimento, y es muy usado en la ebanisteria, y desde muy antiguo se emplea para toda clase de mueblaje.

La savia del nogal es dulcísima y de ella se saca muy buena azúcar. Para extraerlo se abre al fin del invierno en el tronco un agujero de media pulgada de diámetro y tres de profundidad, y se coloca en ella un canuto de caña, por donde empieza á correr la savia, lo cual dura un mes con corta diferencia: pero es necesario emplearla inmediatamente porque se pierde pasadas veinte y cuatro horas.

El sábado en la tarde fueron trasladados los restos del malogrado Larra al panteon de la sacramental de san Nicolas. La falta de espacio no nos permite por hoy hacer la reseña del cortejo fúnebre, lo que verificaremos mañana.



LA GITANA.

Gitana de ojos rasgados  
Y negros como espesivos,  
Cual los cabellos rizados  
Que tus peñiles tostados  
Hacen parecer tan vivos;

¿Qué dirás de mi destino  
Que yo no sepa de mas?  
Ese saber clandestino  
¿Viene á decir que contino  
La muerte llevó detras?

¿Viene á enseñarme que el mundo  
Es una sombra falaz,  
Que en su nada me confundo  
Que un ensueño vagabundo  
Es mi existencia fugaz?

¡Ah que lo sé demasiado!  
Del mundo vi la doblez,  
Su pompa me ha fascinado;  
Mas él tambien me ha enseñado  
A despreciarla á la vez.

¿Y si mi muerte no augura  
Que me advierte mas feroz,  
Que advierte de mas tristura

Que esa horrenda sepultura  
Y esta existencia veloz?

¿Dirá que de mis amores  
Ni un premio recibiré?  
¿Que probaré sus rigores  
Y de sus horas mejores  
Ni una sola gozaré?

¿O tal vez que en la pobreza  
Pasaré todos mis días,  
Que del hado la fiereza  
Consumirá con presteza  
Mis únicas alegrías?

¡Lo mas terrible, Gitana,  
Desque nací, ya lo sé,  
Por eso en edad temprana  
Al oír una campana  
Mi desventura lloré!

No anuncies felicidades  
Tampoco á mi corazon,  
Que ya probé sus bondades,  
Al lado ví las maldades  
Y huyó de mí su ilusion.

Dime tan solo, Gitana,  
Lo que resta de mis días.  
Mas ¡oh vanidad humana!  
¿Sabes quizá si mañana  
Cesarán tus profecías?

Tal vez la fiera gadaña  
Que abraza mas que tu mente  
Con su infatigable saña,  
Tal vez, tu arrogancia extraña  
Venga á cortar de repente:

No; ya pues que esas miradas  
Tan ardorosas y bellas  
Parece fueron creadas  
Para traspasar osadas  
La línea de las estrellas;

Ya que ese torvo semblante  
Pensando en el porvenir  
No sosiega ni un instante  
Con su vista penetrante  
Su velo por descubrir.

Piensa, sí, en lo venidero,  
Mas olvida esa locura  
Y ese tu afan agorero  
Piense solo en el sendero,  
Que guía á la sepultura.

CARLOS VELA.



TEATROS.

CRUZ.  
A las siete y media de la noche  
**Lealtad de una muger, y aventuras de una noche.**  
Muy aplaudida comedia en tres actos original de don José Zorrilla.

Intermedio de baile.  
Terminando con un divertido sairete.  
PRINCIPE.  
A las siete de la noche.  
Se pondrá en escena el gran baile nue-

vo, heroico, en cuatro actos, compuesto y dirigido por Mr. Victor Bartholomin, titulado  
PIZARRO ó SEA LA CONQUISTA DEL PERU.

CIRCO.  
No hay funcion.  
MADRID: IMPRENTA DE BOIX.