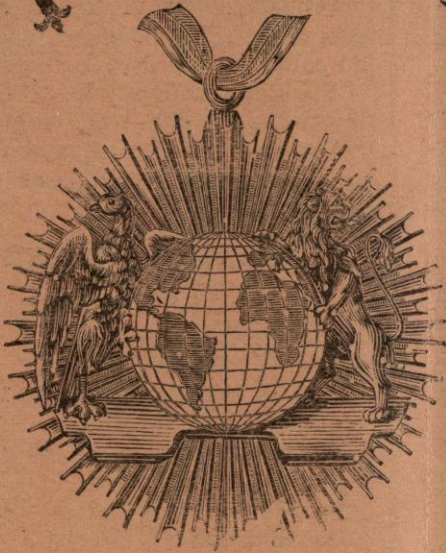


Unión Ibero-Americana



Alcalá, 73.—MADRID

XXVII
4
Junio de 1913.

SUMARIO.—Grabados: Chile (Santiago): Palacio del Congreso.—Venezuela (Maracaibo): Vista á vuelo de pájaro de parte de la ciudad.—Venezuela (La Guaira): Parte del Puerto.—Guatemala: Puente del rio de Zacapa.—Viaducto Estrada Cabrera, sobre el rio de las Vacas.—Brasil: Vista de una hacienda de café en el Estado de San Pablo.—Bolivia: Catedral de Potosí.—Bolivia (Potosí): Fábrica de la Moneda.—Quito: Iglesia «El Belén», primera fundada en el Ecuador.—Vistas de España: Zamora (Toro): La Colegiata.—Catedral de Zamora: Puerta del Obispo.—Venezuela (Valencia): La Plaza de Bolívar.—Colombia (Cartagena): Ruinas del antiguo Monasterio.—Quito: Seminario Menor.—Excmo. Sr. Almirante D. Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares.

Texto: La aproximación entre España y América, por Juan Riaño.—República Argentina: Mensaje presidencial.—La fiesta de la raza.—De Europa á América: Via Valladolid-Vigo.—Las relaciones hispano-americanas, por Isidro Rodríguez Zarracina.—Lo que le queda á España en las Antillas, por Tito L. Foppa.—Libros nacionales y extranjeros, por Antonio Balbín de Unquera.—Los gorriones (cuento), por Manuel Medina Bentancort.—Nicaragua, por Rubén Darío.—Literatura argentina, por Emilio Alonso Criado.—Información americana, por Andrés Pando.—Desde Puerto Rico: Progreso del ibero-americanismo, por F. Ramírez de Arellano.—Casa de América de Barcelona.—Los himnos americanos, por Alfredo Flores y Caamaño.—Los grandes canales del mundo.—La voz de la sirena, por Leonardo R. Pardo.—El Brasil: Sus ferrocarriles.—La Patagonia chilena, por Nemo.—Biblioteca.—Influencia de la Marina militar en las relaciones ibero-americanas: Conferencia dada en la Unión Ibero-Americana, por el Excmo. Sr. Almirante D. Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares, el 26 de Mayo de 1912.—Anuncios.

CLASICOS CASTELLANOS

EDICIONES DE "LA LECTURA"

OBRAS PUBLICADAS

SANTA TERESA.—Tomo I. Las Moradas.
 TIRSO DE MOLINA.—Tomo I. Teatro.
 GARCILASO.—Obras.
 CERVANTES.—Don Quijote. Tomos I, II, III, IV, V y VI.
 QUEVEDO.—Tomo I. Vida del Buscón.
 TORRES DE VILLARROEL.—Vida.
 DUQUE DE RIVAS.—Romances. Tomo I y II.
 D. JUAN DE AVILA.—Epistolario espiritual.
 ARCIPRESTE DE HITIA.—Libro de buen humor; Tomo I y II.
 D. GUILLEN DE CASTRO.—Las mocedades del Cid.
 MARQUES DE SANTILLANA.—Canciones y declres.

EN PREPARACIÓN

Lope de Vega: Obras I.—Cervantes: *D. n Quijote de la Mancha*. (Edición y comentario de D. Francisco Rodríguez Marín.) Tomos VII y siguientes.—Cervantes: *Novelas ejemplares*. (Edición y comentario de D. Francisco Rodríguez Marín.)—Fray Luis de León, Obras I.—Antonio de Guevara: *Menosprecio de corte y alabanza de aldea*.—Santa Teresa: *II Vida*.—Arcipreste de Talavera: *El Corbacho*.—Hurtado de Mendoza: *Guerra de Granada*.—Marques de Santillana.—Obras I.—Cantar de Mio Cid. (Edición anotada por D. Ramón Menéndez Pidal.)—Fernando de Rojas: *La Celestina*.—Fray Luis de León: *Los Nombres de Cristo*.—Mateo Alemán: *Guzmán de Alfarache*.—*Poemas de Trovadores*.—Antonio de Solís: *La Conquista Méjico*.—Saavedra Fajardo: *La República Literaria*.—Jorge Manrique: *Cancionero*.—*Gracián*.—*El Criticón*.—Vicente Espinel: *Marcos de Obregón*.—Juan Manuel: *El Conde Lucanor*.—Rojas: *Teatro*.—Cadalso: *Cartas Marruecas*.—Huarte: *Examen de Ingenios*.—Garcilaso: *Conquista de la Florida*.—Hurtado Mendoza: *El Lazarrillo de Torres*.—Herrera: *Poesías*.—Feijóo: *Obras*.

Volúmenes de 300 á 400 págs. en 8.º. Precio, 3 pesetas; encuadernado en piel, 5 ptas.; en tela, 4 id.

Los pedidos á la Administración, PASEO DE RECOLETOS. 25, MADRID

MATIAS LOPEZ

CHOCOLATES Y DULCES

Probad los exquisitos chocolates de esta casa, reconocidos por todo el mundo como superiores á todos los demás.

Sus Cafés, Dulces y Bombones son los preferidos por el público en general.

Pedidlos en todos los establecimientos de ultramarinos y confiterías.

Fábricas:

MADRID Y ESCORIAL

DEPÓSITOS

Montera, núm. 25, Madrid.

Boteros, núm. 22, Sevilla.

Place de la Madeleine, núm. 21, París.

Mantas, núm. 62, Lima.

A. Cristóbal, Perú, 1. 537, Buenos Aires.

Emilio Lahesa, Tángier.

Ronda San Pedro, núm. 53, Barcelona.

Obrapía, núm. 53, Habana.

Uruguay, núm. 81, Montevideo.

V. Ruiz (Perú), Cerro de Pasco.

J. Quintero y C.ª, Santa Cruz de Tenerife.

La Extremeña, Manila.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA.

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla y de Sevilla á Marsella.

VAPORES DE LA COMPAÑIA

	Tonela- das regis- tradas.		Tonela- das regis- tradas.		Tonela- das regis- tradas.
Cabo Roca.....	1.582	Cabo Quejo.....	1.691	Itálica.....	1.070
Cabo S. Sebastián.	1.583	Cabo Peñas.....	1.691	La Cartuja.....	808
Cabo de la Nao...	1.558	Cabo Palos.....	1.697	Triana.....	748
Cabo Tortosa.....	1.496	Cabo Trafalgar...	1.518	Vizcaya.....	831
Cabo San Martín..	1.861	Cabo Ortegá.....	1.453	Ibaizábal.....	742
Cabo Espartel....	1.249	Cabo Creus.....	1.421	Luchana.. ..	395
Cabo San Vicente.	1.817	Cabo Prior.....	1.026	Cabo Santa María.	156
Cabo San Antonio.	1.991	Cabo Silleiro.....	1.026		

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.—Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio quincenal entre Bayonne y Burdeos.—Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

Unión Ibero-Americana

ORGANO DE LA SOCIEDAD DEL MISMO NOMBRE

DIRECTOR

MANUEL DE SARALEGUI Y MEDINA

La aproximación entre España y América.

(Por D. Juan Riaño,
Embajador de España en los
Estados Unidos.)

Los azares de mi vida diplomática han hecho que de los veintisiete años que á esta carrera llevo consagrados más de diez de ellos los haya pasado en América. Durante mi permanencia en este Continente, no he podido por menos de observar y de estudiar el asunto, para todos los pueblos latinos de indiscutible trascendencia, de las relaciones entre España y América.

El progreso intelectual que en su marcha inexorable aporta cada día á toda la humanidad nuevos elementos de cultura y civilización, ha ejercido también un poderoso influjo en este asunto que tan de cerca toca á la vida de España y de las Repúblicas de América. El tiempo, con su acción pacificadora, ha venido poco á poco cubriendo con el manto del olvido el edificio de malignas leyendas y de injustificados resentimientos que durante tantas generaciones ha sido una rémora á la buena inteligencia entre pueblos consanguíneos, y ha sostenido un estado de ánimo que hacía estéril todo intento de aproximación.

Los esfuerzos de filántropos y patriotas, de ambos lados del Océano, han consolidado la acción del tiempo, y el mejor conocimiento mutuo de España y de América facilitado por las condiciones modernas de transporte, ha despejado esta anómala situación. Hoy, afortunadamente, las relaciones entre España y América se hallan por fin en una etapa de franca cordialidad, que en mi opinión, augura grandes resultados para el porvenir, pues el creciente movimiento y deseo de aproximación entre España y América, fundado en razones lógicas y de la más alta ética, obedece á impulsos é instintos de sangre y de raza

que se sobreponen á dictados de política y á las diversas causas que por regla general inspiran este género de aproximaciones.

Considero que son varios los factores que han contribuído á producir tan feliz estado de ánimo, y entre ellos descuella el conocimiento del carácter español, el cual impone respeto y consideración al ser aquilatado en el contacto material de la vida.

El inmigrante que en nuestros días viene á América es por regla general modelo de honradez, laboriosidad y buena conducta, y es indudable que, estos expatriados, al venir á afrontar los más duros trabajos, en condiciones climatológicas adversas, hacen patentes las intrínsecas cualidades que han heredado de una raza que á pesar de su larga existencia, conserva como tal vez ninguna otra, caracteres de virilidad, de resignación y de valor que le son distintivos y que no comparte con los demás.

El español que viene á América en busca de fortuna, en su mayoría procedente de las costas del Cantábrico y de las regiones septentrionales de la Península, es sobrio, trabajador y hombre honrado y de paz, y se considera feliz y favorecido por la Providencia, si al cabo de algunos años de labor ruda é intensa, puede regresar á su aldea con ahorros suficientes para poder comprar un pequeño campo y vivir de su producto con la frugalidad que es uno de los caracteres más significativos de su raza. No tiene, por regla general, ambición, ni sueña con la persecución de grandes fortunas. Las dificultades de la vida y la lucha por la existencia han eliminado de su programa todo elemento de azar, concretándolo á un desarrollo que necesariamente se desenvuelve dentro de estrechos límites, que no pugnan con los intereses de los que le rodean. Esta buena cualidad, ó tal vez defecto, le coloca en una situación diversa á la de los demás extranjeros, en las colonias que han venido á formar el nuevo mundo, y no puede

por menos de conquistarle respeto y consideración al eliminar motivos de rivalidad económica, que tanto influye en nuestras relaciones con los que nos rodean, de la vida social en que se halla.

En apoyo de estas observaciones, me complace en mencionar el elogio que de mis compatriotas hizo el Presidente Taft, en una entrevista que con él tuve en el mes de Diciembre próximo pasado, poco después de haber regresado del viaje último que hizo á Panamá. Dijome que el coronel Geothals le había hablado en los términos del mayor encomio acerca de los inmejorables servicios prestados por los españoles en las obras del Canal. Ni el clima, ni las condiciones de la vida tan diversas, ni el contacto con otras razas habían apartado á estos honrados braceros ni un momento del cumplimiento de su deber, el cual realizaban con un espíritu de noble abnegación que servía de ejemplo y de estímulo á los que á su lado trabajaban; y que las autoridades del Canal los consideraban como modelo en su género, y que durante su permanencia en las obras no habían dado el menor motivo de queja ni disgusto.

Otra de las causas que en mi entender ha contribuido y está contribuyendo cada día más á la mejor inteligencia entre América y España, es la gran corriente de turismo que desde los Estados Unidos y las Repúblicas americanas está desde hace algunos años inundando nuestra Península.

España es un país que, por su situación geográfica en Europa, se ha encontrado apartado de la ruta á la que el precedente y la costumbre han venido conduciendo al viajero desde tiempo inmemorial.

Hoy ha variado eso, y el turista cansado de visitar países que conoce á fondo, se ha decidido á buscar nuevas impresiones en uno menos conocido pero con caracteres de originalidad que no ofrece ningún otro. El público americano está volviendo encantado de su permanencia en España. Las leyendas de abolengo, que tanto nos han perjudicado, acerca de hoteles y de trenes, van cediendo ante la realidad, y con la ingenuidad propia del carácter americano, vienen muchas personas á decirme que las condiciones de la Península, en cuanto se refieren á las comodidades de la vida, á los medios de transporte, á las carreteras y á cuanto constituye el desiderátum del turista moderno, no tiene nada que envidiar á las de las demás naciones europeas.

En cuanto á la España artística, todo el que la visita vuelve entusiasmado por la novedad

y originalidad de cuanto ve y por el gran atractivo del color local y la pátina que por todas partes embargan el espíritu, y que á pesar del transcurso del tiempo y de la marcha de los acontecimientos, se han conservado de un modo neto y distintivo, en la atmósfera, en las costumbres y en el modo de ser de nuestro país.

También es factor importantísimo en la aproximación de nuestros pueblos el consorcio intelectual establecido por los profesores españoles que á América han venido á dar conferencias, y que tan bien recibidos han sido en los grandes centros docentes. Los cursos de vacaciones con tanto éxito inaugurados el año pasado en Madrid, y que según tengo entendido continuarán en el presente, han llevado á España un público selecto, representativo de las altas esferas intelectuales de este Continente, el cual al regresar á América se halla asesorado para poder informar á las personas á las cuales estos movimientos interesan, del progreso de nuestra cultura y de los grandes esfuerzos que en España se están haciendo en cuestiones artísticas y de reforma social.

Durante mi residencia en los Estados Unidos, que ha cubierto un período de más de ocho años, de los cuales los cinco primeros fueron inmediatamente después de reanudarse las relaciones entre los dos países, en virtud del tratado de París, he tenido ocasión, puedo decir casi diaria, de hacerme cargo de lo que aquí significa y representa España, y del imperecedero recuerdo que han dejado sus tradiciones.

Es lógico que así sea, pues obra de trascendencia tan colosal como la civilización de gran parte de este Continente, simbolizada por las Misiones de California y de la Florida, obra sublime é imperecedera, no ha podido por menos de vincular con lazos tan estrechos y sagrados como lo son los de parentesco y sangre, la memoria de nuestros gloriosos antepasados con la era presente, en la cual á pesar del materialismo que llevan la vida y las costumbres modernas, la voz de la historia se impone y se escucha con respeto.

El interés de América en España se revela sin cesar, en infinitos hechos que denotan la creciente admiración que suscita nuestro progreso artístico, nuestra arquitectura tan frecuentemente reproducida, y nuestra lengua que tantos hoy día aprenden.

Los momentos actuales marcan en mi entender un período de indubitado alcance en la historia de nuestras relaciones con América, pues las causas que he indicado han pro-

ducido un comienzo de mutuo aprecio y consideración, susceptible de ser desarrollado con incalculables beneficios para las partes interesadas. El fomentarlo, hasta llegar á un estrecho consorcio político y social entre España y América, es ideal que entiendo debe ser perseguido con tesón y con ahinco.

REPÚBLICA ARGENTINA

Mensaje presidencial.

Del mensaje leído por el señor Presidente de aquella Nación, al inaugurar recientemente el 52° período legislativo, tomamos los párrafos que publicamos á continuación, reveladores del estado social y económico, en la actualidad, de tan próspera República.

La situación económica.

La situación económica presenta en estos momentos caracteres peculiares.

En general, la prosperidad se mantiene y se acrecienta, pues los rendimientos del trabajo, en las principales manifestaciones de la actividad, han sido superiores en el año último á los del precedente.

Algunos factores de nuestra extensa producción, no tienen un desenvolvimiento normal, pero ello no obsta á que su significado sea accidental y transitorio y aun cuando importan un desequilibrio, no alteran en su conjunto la evolución progresiva de nuestro crecimiento. Con todo, plantean problemas que es menester encarar y resolver é imponen á los poderes públicos una conducta prudente á fin de contribuir en la medida de su acción y de su influencia, á evitar todo acto susceptible de perturbar la economía nacional.

El movimiento financiero el año 1912, ha sido el que se expresa á continuación.

Los recursos calculados en la Ley de Presupuestos ascendían en su totalidad á pesos moneda nacional 436.030.200,39, que se descomponían así: rentas generales, pesos 331.664.630,95; extraordinarios (efectivo y títulos), pesos 85.815.569,44 y fondo especial de subsidios, pesos 18.550.000.

Este cálculo se ha realizado, en el hecho, del modo siguiente: El monto de lo recaudado por rentas generales ha sido de pesos 336.484.134,67, cifra que acusa un aumento de pesos 28.403.374,07 sobre las del año anterior. El producto de los recursos extraordinarios ha ascendido á pesos 68.752.981,22, de los que pesos 52.485.590,77 en efectivo, pesos 1.108.036,37 en valores de crédito y pesos 5.670.137,31 en certificados provisorios entregados á los constructores de los puertos Militar y de Mar del Plata. El fondo especial de subsidios ha producido pesos 9.489.216,17 en efectivo. Sumados todos estos recursos dan un total de pesos 405.237.115,89.

Se ha imputado durante el ejercicio á la ley de presupuesto, á leyes especiales y á acuerdos, según datos de la Contaduría General, la cantidad de pesos 402.838.639,05.

Esta suma es inferior al producto de todos los recursos en pesos 2.398.476,84.

El fisco ha percibido, además otros recursos efectivos, no presupuestos, que fueron destinados al pago de saldos de ejercicios anteriores.

Con el excedente de los recursos sobre los gastos y otros elementos se han anticipado pesos 12 millones á las Obras de Salubridad de la capital y pesos 3 millones al Consejo Nacional de Educación. De esta manera se ha evitado la negociación de títulos del Crédito Argentino, autorizada para atender el primero de los objetos indicados.

Los saldos entre las imputaciones al ejercicio de 1912 y á algunos precedentes, y los pagados por ese concepto hasta el 31 de Diciembre último, ascendían aproximadamente á la suma de pesos 69 millones. Estos saldos es lo que se conoce con el nombre de Deuda Exigible. Las existencias en la misma fecha importaban pesos 70.422.182,43.

No habrá, por lo tanto, que distraer recursos del ejercicio que se inicia para el pago de aquellos saldos.

Producto de la renta.

Durante el primer trimestre del año corriente las rentas han producido pesos 94.315.311,90, cifra superior en pesos 16.034.911,51 á la recaudada en igual período del año anterior.

Las deudas.

El monto de la deuda interna consolidada el 31 de Diciembre de 1911 era, en pesos moneda nacional, de 506.409.121,81. En 1912, la cantidad amortizada ha sido de pesos 5.717.936,36, y la emitida de pesos 30 millones. La circulación de aquella ascendía el 31 de Diciembre último á la suma de pesos 530.691.135,45.

El monto de la deuda externa consolidada el 31 de Diciembre de 1911 era de pesos 690.272.243,11. En 1912 se ha amortizado la cantidad de pesos 13.596.218,18 y se ha emitido la de pesos 583.036,43. Por consiguiente, el 31 de Diciembre pasado esa deuda ascendía á 677.259.061,81 moneda nacional.

El importe total de ambas deudas, interna y externa, en la fecha indicada, era de 1.207.950.246,81 pesos.

Movimiento bancario.

Las siguientes cifras muestran, en conjunto, el desenvolvimiento de los Bancos.

El monto de los depósitos era en Marzo 31 de 1913 de 1.552 millones de pesos, lo que representa un aumento de 173 millones sobre el de 31 de Marzo de 1912. La suma de los descuentos y adelantos en Marzo 31 de 1913 era de 1.576 millones de pesos, lo que da un incremento de 94 millones en el año transcurrido. El importe de las existencias en la fecha indicada era de 595 millones de pesos, ó sean 102 millones más que en el mismo día de 1912. Los capitales han aumentado 59 millones de pesos. Actualmente se elevan á 515 millones.

Intercambio comercial.

El comercio internacional ha seguido su marcha ascendente. En 1912 la importación ha estado representada por la cifra de pesos oro 384.853.469, la que da un aumento de pesos oro 18.042.783 sobre la de 1911. La exportación ha sido de pesos oro 480.391.256 contra 324.697.538 pesos oro en 1911, lo que acusa un aumento de pesos oro 155.693.718. El crecimiento ha continuado durante el primer trimestre del año en curso. En efecto, en este lapso del tiempo la importación (excluido el metálico) ha sido de pesos oro 108.652.009 contra pesos oro 92.864.653 en igual período de 1912, lo que importa un aumento de pesos oro 15.787.356, ó sea 17 por 100.

La exportación ha sido de pesos oro 154.894.362, contra pesos oro 96.419.493 en el primer trimestre de 1912, lo que arroja un aumento de pesos oro 58.474.869, ó sea 60,6 por 100.

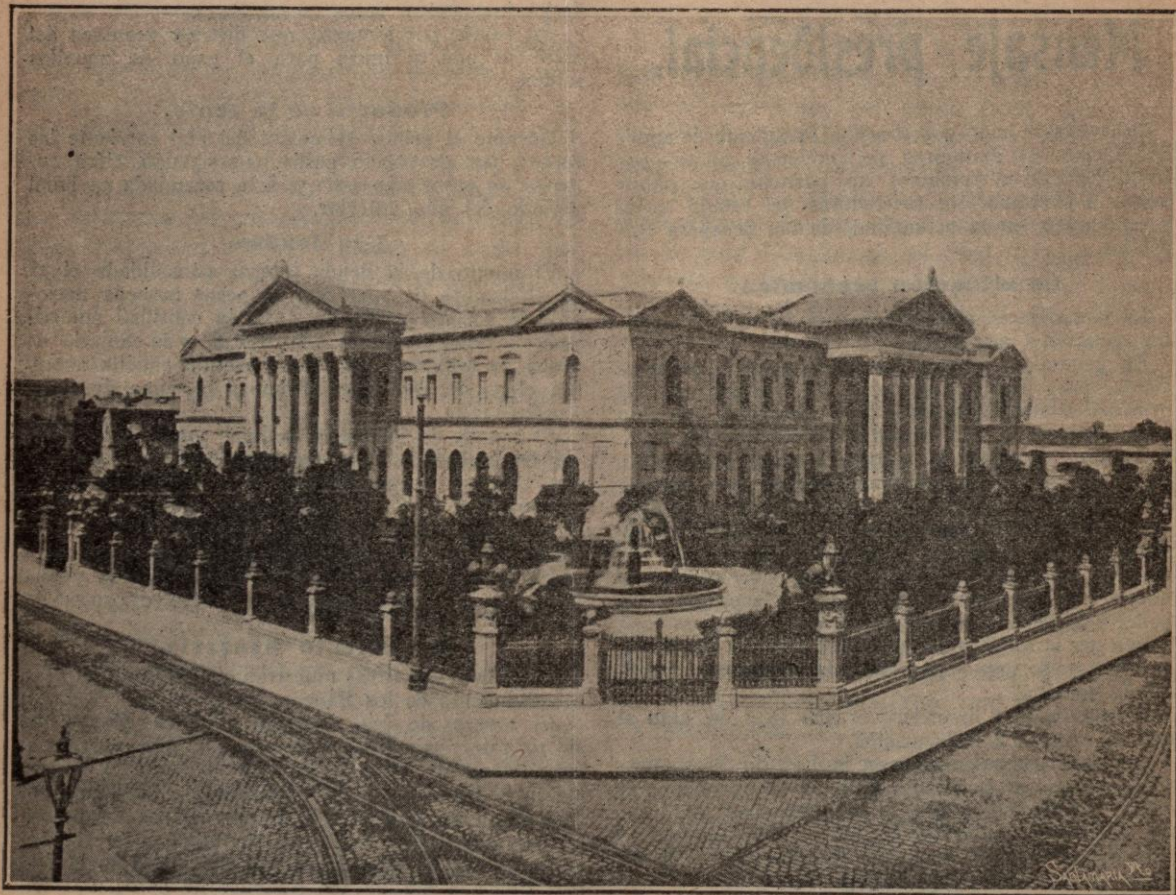
El total del intercambio en el lapso de tiempo mencionado ha sido de pesos oro 263.546.371 contra pesos oro 189.284.146 en igual término de 1912. La diferencia en favor del primer trimestre del corriente año ha sido de pesos oro 74.262.225, ó sea 39,2 por 100. La importación de metálico ha sido en el trimestre, de pesos oro 35.270.340 contra pesos oro 19.227.740 en el mismo período de 1912. En consecuencia, ha habido un aumento de pesos oro 16.042.600. La exportación de oro ha tenido escasa importancia. En el trimestre se ha exportado pesos oro 2.562, contra pesos oro 140.259, en 1912.

situación de las plazas extranjeras y las condiciones de los negocios; pero seguramente se mantendrá elevada y acusará casi siempre aumentos.

Al encaje mencionado debe agregarse, para establecer la existencia de oro en la actualidad, el que poseen los establecimientos bancarios, el cual ascendía el 31 de Marzo de 1913, á pesos 70.052.306 oro.

La cuestión monetaria.

Los elementos á que me refiero permitirán en un momento próximo, encarar y resolver, sin mayores dificultades, la denominada cuestión monetaria,



CHILE (SANTIAGO).—Palacio del Congreso.

El fondo de conversión.

El fondo de conversión asciende, desde algunos años, á la suma de 30 millones de pesos oro; él presta excelentes servicios, pues contribuye á mantener la estabilidad monetaria, y el Banco de la Nación, en cuyo poder se halla, lo utiliza en la adquisición de cambios, de acuerdo con lo prescripto en la ley de su creación. El Poder Ejecutivo aumentará dicho fondo, en la medida que los recursos fiscales lo permitan, de conformidad con las disposiciones de la ley de presupuesto.

La suma de los depósitos en oro existentes en la Caja de Conversión, por los cuales ésta ha entregado su equivalente en papel era el 21 de Abril de 1913 de pesos 262.040.270. Esta suma podrá variar, en más ó menos, con las alternativas del comercio internacional, el estado de los cambios, la

teniendo en cuenta para ello los hechos y las condiciones actuales. Sobre este asunto la comisión especial de la Cámara de Diputados, encargada de su estudio, ha reunido importantes trabajos que contribuirán á despejarlo. El Poder Ejecutivo prestará al problema monetario toda la atención que por su importancia requiere.

He establecido con las cifras consignadas más arriba, que el crecimiento de las rentas generales, ha continuado durante el año último. Lo propio ha sucedido en los primeros meses del corriente.

Los gastos crecen.

En el decenio de 1903 á 1912 las rentas han subido de 171.411.100 pesos moneda nacional á pesos 336.484.134 en el último. El aumento ha sido de 96,30 por 100.

En el mismo intervalo de tiempo los gastos en su totalidad, se han elevado de pesos 177.826.027 á pesos 402.838.639. El incremento ha sido de 126,53 por 100.

Estas cifras demuestran que el crecimiento de los gastos ha sido mucho mayor que el de los recursos.

La desproporción entre el incremento de éstos y de aquéllos ha producido un desequilibrio en los presupuestos y creado una situación especial á la hacienda pública. Para remediar esta situación los poderes públicos necesitan observar una conducta mesurada y circunspecta en punto á los gastos de toda índole que hayan de afectarse. Es indispensable restablecer el equilibrio con los elementos ordinarios de la Nación, proporcionando las expensas á los recursos.

No habrá empréstito.

En los instantes actuales no es conveniente recurrir al crédito, sea por medio del empréstito, sea tomando préstamos á corto plazo para salvar las dificultades existentes. Por causas conocidas, los mercados del capital no son propicios á estas operaciones.

Por otra parte, en los últimos tiempos la Nación ha contraído varios empréstitos. El más reciente de ellos, por valor de pesos 70 millones oro, fué negociado apenas hace año y meses. Además, numerosas leyes vigentes en ejecución ó á ejecutarse, ordenan obras por sumas considerables que deberán pagarse mediante el crédito, es decir, con emisiones de títulos. Y es bueno no olvidar que lo que se pide al crédito, se debe pagar con el producto del impuesto y de las otras rentas generales.

Para fomentar amplia y cumplidamente el progreso material del país bastará, durante algún tiempo, ejecutar las obras autorizadas por la ley con los recursos realizables también autorizados ó que, en algún caso especial, el Honorable Congreso autorice, en virtud de razones fundamentales.

Leyes impositivas.

Se halla pendiente de V. H. la reforma de la mayor parte de las leyes de impuesto. Las demás serán objeto de revisión y estudio para someter á vuestra deliberación las enmiendas que el Poder Ejecutivo estime procedentes. No dudo de que, en uno y otro caso, la reforma ha de consultar las exigencias del momento presente y de economía nacional.

El capital y el trabajo.

Las relaciones entre el capital y el trabajo se han desenvuelto regularmente. Las grandes huelgas no se han producido en el último periodo. Los conflictos suscitados en el año transcurrido, según las estadísticas oficiales, sólo comprenden á determinados gremios y establecimientos de trabajo; lo que permite afirmar que el estado general de la clase obrera es de relativo bienestar, toda vez que la huelga es la forma con que se exterioriza su descontento y se acentúa sus exigencias. El departamento Nacional de Trabajo, con su nueva ley orgánica ha quedado en condiciones de llenar sus funciones. Ocupase en el estudio de leyes sociales que tiendan á protección y amparo de las clases laboriosas de la sociedad.

Os presentaré en su oportunidad proyectos de ley en beneficio de los trabajadores, garantizando la nor-

malidad ó la permanencia de los salarios previniendo los accidentes de trabajo, procurando el abaratamiento de la vida mediante el concurso de la acción gubernativa providencias todas que no han de considerarse como una excepción, pues comprenden á numerosos individuos de la sociedad, sino que especializan la legislación respecto de nuevas relaciones sociales. No son los principios que las inspiran antagónicos ó excluyentes de los que informan las leyes actuales; por el contrario, se armonizan con éstas y tienden á procurar un mayor bienestar general con sus saludables consecuencias.

Agricultura.

Las industrias agrícolas han obtenido en el último año resultados satisfactorios.

Los diversos cultivos han ocupado una superficie de 22.993.000 hectáreas sobre 21.884.000 que ocuparon en el año anterior. El aumento de 1.009.000 hectáreas demuestra la importancia del esfuerzo realizado, que se vincula cada vez más á la ganadería por los vastos cultivos de plantas forrajeras y especialmente de la alfalfa, que hoy alcanza una extensión de 5.955.000 hectáreas.

Las cosechas del año actual ascenderán á 13 millones de toneladas, comprendidos el trigo, lino, avena y maíz. Este último producto no será tan abundante como en el año anterior, pero su disminución será compensada por la mayor producción de los otros.

Los conflictos agrarios.

Las faenas agrícolas fueron perturbadas en algunas provincias por desinteligencias suscitadas entre los agricultores arrendatarios y los propietarios, sobre las condiciones de los contratos de arrendamientos.

Los Ministerios del Interior y Agricultura han tomado la intervención que les correspondían en esta cuestión de tanta importancia en la economía del país. Pero el P. E. carece de medios y facultades para resolver directamente y por imperio propio este género de conflicto y se ha negado á intervenir imperativamente en la fijación de los precios de los arrendamientos, considerando esa actitud como la única compatible con el régimen jurídico de nuestras instituciones y con la libertad industrial y comercial que garantizan. No desconozco, sin embargo, que un gran número de causas minuciosamente investigadas y estudiadas por el P. E., han concurrido á producir algún malestar en determinadas zonas agrícolas y que esas causas pueden ser combatidas eficazmente con oportunas medidas de gobierno. A este fin responden las leyes agrarias de crédito agrícola y asociación cooperativa que he sometido á la consideración de V. H. Próximamente os someteré también el proyecto de Ley de Granos destinado á regular la exportación de nuestros productos agrícolas y reglamentar el cocio de semillas en el interior del país.

Consumo y exportación de ganado.

En el año transcurrido, la demanda de ganado ha aumentado considerablemente comparada con el año anterior, á pesar de lo cual los informes estadísticos de la Dirección del ramo, basados en datos positivos, como son el consumo y la exportación de carnes y cueros, no acusan disminución sensible sobre las cifras del último censo agropecuario del año 1908, pudiéndose estimar el ganado bovino en 28.500.000 y el ovino en 80 millones.

La sensible escasez que en estos momentos acusa

el mercado interno, debe atribuirse á que es mucho más considerable la extensión de los campos dedicados á la ganadería, por efecto de los prados artificiales.

La tierra fiscal.

La superficie de la tierra pública enajenada el año pasado, ha sido relativamente reducida porque no he considerado oportuno proceder á su venta estando pendiente del estudio de V. H. la reforma de las leyes agrarias.

Análoga consideración ha retardado la venta en remate público autorizado por la ley 5559 de las tierras ubicadas en la zona de influencia de los ferrocarriles nacionales. La reforma de aquella ley, propuesta por el P. E. aconsejaba esperar la resolución que V. H. juzgára conveniente. Postergada su consideración, he ordenado la venta de 50.000 hectáreas distribuídas en los territorios del Norte, porque no es conveniente mantener baldías é improductivas las tierras adyacentes á vías férreas ya construídas por el Estado.

Ferrocarriles.

La iniciativa particular continúa sumando sus esfuerzos á los del Estado en el propósito de ampliar cada vez más las comunicaciones ferroviarias. Los 1.588 kilómetros de vías nuevas entregadas al servicio en el año transcurrido, elevan la extensión de los ferrocarriles argentinos á 32.624 kilómetros, sin comprender en ellos las líneas de carácter exclusivamente privado é industrial. Esa vasta red tiende á completarse aún más, y las nuevas concesiones acordadas por el H. Congreso, así como los estudios que el Estado y las empresas realizan, llevarán el incremento progresista del riel á regiones que carecen hoy de su beneficio.

Como consecuencia lógica de esa expansión ferroviaria, el capital invertido en el país ha sido aumentado en más de trece millones de pesos oro, alcanzando á la considerable suma de pesos 1.084.600.000.

Inmigración.

La estadística inmigratoria correspondiente al año próximo pasado, acusa una entrada de 324.403 inmigrantes.

La salida total durante ese mismo año fué de 120.260 inmigrantes, ó sea un saldo de 203.143 á favor del país, cifra mucho más elevada que las registradas en años anteriores, de las cuales sólo se aproxima á ella la del año 1906 que arrojó un saldo de 192.412 inmigrantes.

Comparado el número de entradas del año 1912 con la estadística de 1911, se nota un aumento de casi 100.000 personas.

El número de inmigrantes colocados é internados por la oficina del ramo es de 127.916; cifra que arroja un aumento favorable al año 1911 que puede calcularse en 35.000, desde que en ese año la estadística sólo acusa una internación de 92.552.

En el año 1912 han entrado también 25.167 pasajeros, saliendo 22.200, en tanto que en 1911 esas cifras fueron de 22.031 y 21.635 respectivamente.

El censo nacional.

El proyecto de un nuevo censo nacional que tiene la sanción de la H. Cámara de Diputados y está á estudio del H. Senado, cuenta con el apoyo decidido del P. E. Su realización nos permitirá apreciar la magnitud de los progresos conquistados por el país y será una síntesis de nuestra actualidad para las fiestas conmemorativas del Centenario de la

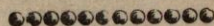
Independencia. No puede su sanción causar perturbaciones políticas, por cuanto sus consecuencias deben ser previstas y regladas por V. H. Os encarezco su sanción.

El Ejecutivo y el Congreso.

El gobierno que presido ha probado en toda hora su incesante actividad, á punto de que la discusión de los proyectos remitidos á V. H. insumirían dos períodos de vuestras sesiones. El debate de los asuntos políticos ha impedido prestarles vuestra sanción, pero en el caso, es justo reconocer que no es debido a inacción del P. E. que tiene las responsabilidades que le son propias y mantiene con respeto la relación de los poderes en sus deliberaciones. Si el P. E. ha proyectado con empeño las reformas de la administración y de las leyes, tratando de reparar sus deficiencias, tampoco ha dejado de expresar en el seno de las comisiones y de las Honorables Cámaras, sus opiniones definidas sobre los proyectos en estudio; pero el P. E. no puede legislar.

He dicho en otra oportunidad, que la división de los poderes no es la división de los hombres; es por el contrario, su solidaridad, su vínculo y su esfuerzo. He de cultivar, pues, sus relaciones con empeñoso cuidado, dentro de la facultad de cada uno y de la armonía de todos, porque la independencia de la función es la altivez del mandatario, y el celo de cada poder, la virtud superior y colectiva del Estado.

El país espera mucho de vuestra labor y el Presidente comparte sus esperanzas penetrado como está, de que si bien los debates del año anterior han pagado su tributo á una ley nueva y á las prácticas políticas que ella consagra, necesitamos ocuparnos en los días que corren de las funciones orgánicas de legislación y de gobierno.



LA FIESTA DE LA RAZA

Una nueva prueba de que la predicación constante que realiza nuestra Sociedad halla eco en la República de la América latina, ó que, por lo menos, la *Unión Ibero-Americana* refleja sentimientos de aquellos pueblos, nos la da la carta dirigida por el señor Secretario de Estado de Relaciones Exteriores de la República Dominicana á sus colegas de las otras naciones de origen ibero en aquel continente, encareciéndoles la celebración del día 12 de Octubre, aniversario del descubrimiento de América, como fiesta nacional en todos los estados ibero-americanos.

Esencialmente la propuesta del Ministro dominicano, contenida en carta fechada el 20 de Noviembre de 1912, coincide con la de celebración del día de la raza por que viene abogando la *Unión Ibero-Americana* hace tiempo (como puede verse en sus Memorias anuales y en los números de esta Revista), que ya fué solemnizado en varias Repúblicas, particularmente en Chile por la colonia española á iniciativa del Centro correspondiente chileno de nuestra Sociedad el año 1911, y aún con mas importancia en 1912.

He aquí el párrafo de la carta, de que queda

hecha referencia, que atañe al asunto que nos ocupa:

«Cree asimismo la República Dominicana que las naciones del Nuevo Continente deben perpetuar de un modo que revista mayor gratitud y amor el día inmortal del descubrimiento de América. No solo con el objeto de honrar de una manera solemne y general el nombre del esclarecido nauta genovés Cristóbal Colón, sino con el laudable propósito de que todas las naciones americanas tengan un día de fiesta común, el Gobierno de la República Dominicana se permite proponer igualmente al de V. E., que ese día, con la denominación que se considere oportuna, sea declarado de fiesta nacional en vuestro país.

»Ya mi Gobierno lo ha declarado de fiesta oficial con la denominación de «Día de Colón», á reserva de hacer que las Cámaras, tan pronto termine el receso en que se encuentran, lo declaren día de fiesta nacional.»

* * *

La Unión Ibero-Americana excita, una vez más, á las Corporaciones, Sociedades y Centros de todas clases de la América ibera y muy en particular á los de carácter español y á la prensa en general, á que contribuyan á la organización del mayor número de solemnidades para conmemorar la fecha del 12 de Octubre, centenario del descubrimiento de América, y á la vez que se rinda homenaje á la memoria del inmortal Cristóbal Colón, se exteriorice en ella la intimidad espiritual existente entre la nación descubridora y civilizadora con las formadas en el suelo americano, hoy prósperos Estados.

oooooooooooo

DE EUROPA Á AMÉRICA

Vía VALLADOLID-VIGO

LAS RELACIONES HISPANO-AMERICANAS

Consideraciones generales.—Si la torpe política colonial de España originó la pérdida de su dominio en los territorios americanos, grandes errores cometió después, no procurando suavizar los rencores y odios nacidos de la brusca separación para mejor asegurarse la supremacía sobre las demás naciones, en el desarrollo moral y material de la América latina. Ha sido necesaria la inconsciente intervención de toda la potencia de los caracteres hereditarios y de la comunidad de idioma, que de por sí constituye el indestructible y natural baluarte defensivo de influencia española, para contrarrestar las acciones de otras razas que más previsoras y con la ayuda eficaz de sus gobiernos, iniciaron y persiguen con perseverancia y hasta con agresividad hacia nosotros, el dominio en todos los órdenes de la vida sobre los pueblos hispano-americanos.

Bien á pesar de nuestra pasividad, de nuestros olvidos, á lo que no puede servir de disculpa el estado de penuria y pesimismo traídos por las luchas in-

testinas y la desdicha política interna del pasado siglo, el genio de la raza lucha victoriosamente en la América latina contra la invasión de los capitales anglosajones, la acción intelectual francesa y la inmigración italiana. Lucha contra esos elementos reunidos manteniendo el equilibrio necesario para que la obra de nuestros antepasados no quede destruida y para que por la sola aplicación de la ley del menor esfuerzo, España adquiera la preponderancia que le exigen las influencias ancestrales.

El español sufre por instinto la atracción americana; para él constituye aquel continente una segunda patria y no padece como otros pueblos emigrantes veleidades que frecuentemente les llevan á tierras distintas, según conviene mejor á su mercantilismo. Va allí, prescindiendo de pesimismo de espíritus inquietos, como obligado defensor de la pureza de una raza que reuniendo una gran facultad de asimilación para cuanto significa civilización y progreso, caracteres de orden y de estabilidad, está destinada á cumplir alta misión civilizadora, llevando la quietud y el bienestar á las intranquilas razas indias y mestizas, que frenan el desenvolvimiento de inmensos y ricos territorios del Centro y Sud-América. No hace con esto usurpaciones, usa de un derecho que le concede la historia, su acción en América, prescinde de convencionalismos de formas gubernamentales que dividen pueblos y territorios, el atavismo más durable que ellas y base fundamental de la más eficaz de las alianzas, acabará siempre por unirse en las luchas por la existencia y en esa reunión natural, y por eso fuerte, está el grandioso porvenir que espera á España y pueblos de la América latina.

Relaciones intelectuales.—Vigorasas, porque son hijas del idioma y de la raza, se manifiestan de modo admirable en el movimiento actual de aproximación que en el orden intelectual nos acerca á América. Se precipita, porque España, consciente de sus deberes y progresando rápidamente en su cultura, se encuentra en condiciones de poder satisfacer las necesidades intelectuales de sus hijos, que más las sienten á medida que su progreso material es más grande.

La labor emprendida por los americanistas españoles sabios y patriotas, es de una utilidad inmensa y sus resultados se tocan materialmente en el aumento de la consideración antes perdida hacia nosotros por aquellos pueblos y en el desarrollo de nuestro intercambio comercial.

Favorecidas, además, esas relaciones por la intensidad del movimiento emigratorio, importa mucho el que ellas, en vez de ser su consecuencia, se conviertan en poderoso auxiliar educativo y en guía protector que, inspirando al emigrante el mejor conocimiento de las cuestiones hispano-americanas y la mayor confianza, le impulsen á laborar por el engrandecimiento colectivo resultante siempre del individual.

Huérfanos hasta ahora de toda protección y no preparados en general por una adecuada enseñanza, los españoles saben, sin embargo, por su aislado esfuerzo, conquistar brillantes posiciones en los países americanos. Así, sin contar con la fuerza auxiliar de una eficiente acción colectiva, afirman su influjo y hacen servir de ejemplo y de advertencia, el estado económico que ha sabido crear en la Argentina, modelo de país adelantado y próspero. En 31 de Diciembre de 1912, representaba, en efecto, el capital español en aquella república unos 430 millones de pesetas contra 722 del país y otras naciones es decir, que con relación al capital bancario de 1.152 millones correspondiente á la República Argentina,

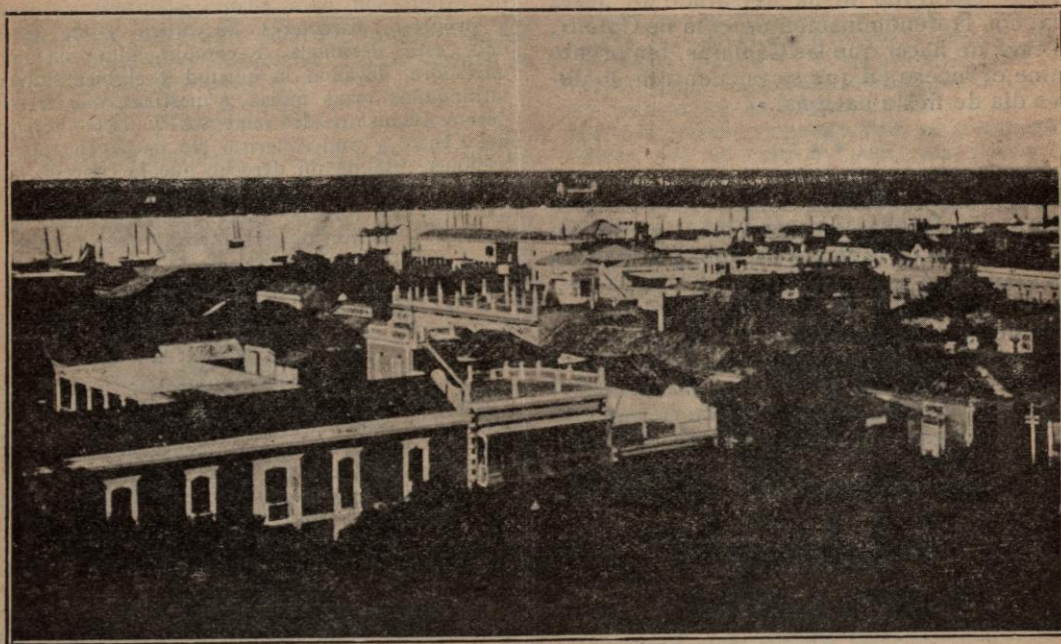
el español significa una potencia económica de 37,5 por 100.

Siendo conexas las relaciones intelectuales y la emigración, el progreso de las primeras, no teniendo en cuenta la influencia de la lengua y de una sabia propaganda, es cuando menos, un mínimo numérable por las cifras estadísticas de la última. Según datos oficiales, en 1912 emigraron de España 194.443 individuos de los que 165.662 fueron á la Argentina. Del total de emigrantes, 55.000 eran hembras, y este dato tiene su importancia y no pequeña, porque disminuye los peligros de la mezcla de razas. El aumento comparado con 1911 ha sido de 54.760 individuos y forzosamente ha de seguir creciendo, entre otras causas inmediatas, por la carencia de brazos que siente la Argentina motivada por la rápida y cada vez más acentuada disminución del contingente

juicios nacidos de una terrorífica interpretación dada á la palabra emigrar; en todos los pueblos y en todas las épocas ha existido la emigración y ninguna tan obligada y fundada como la española hacia América, impuesta por el pasado y necesaria al presente para asegurar con firmeza el porvenir.

Relaciones comerciales.—Derivadas de las mismas causas que las intelectuales, facilitadas por ellas y por las respectivas posiciones geográficas, son cada día más intensas por crecer el trabajo y la potencia económica del español en América.

Un país como España que no cuenta como medios de fomentar su riqueza, ni con el empleo de grandes capitales en el extranjero, ni con el acaparamiento en los transportes, ni con la industria, no tiene otro campo de acción que el de su comercio exterior de exportación.



VENEZUELA (MARACAIBO).—Vista á vuelo de pájaro de parte de la ciudad

inmigratorio italiano, iniciada con la reciente posesión de la Tripolitania.

Si bien la facilidad con que se funden los españoles á los naturales de esos países, y el que las leyes de residencia y naturalización allí vigentes favorecen la difusión, no permitiendo apreciar exactamente el número de españoles allá residentes, en la Argentina, donde más nos importa nuestra influencia, no está lejano el día en que de 1.200.000 españoles pasemos al 1.800.000 de italianos que en la República disfrutaban la hegemonía en la colonización extranjera. Y más fácilmente dominaremos á otras razas que como la eslava, no son afines á la troncal.

En 1912 inmigraron en la Argentina: Españoles, 165.662; Italianos, 80.583; Rusos, 20.832; Turcos, 19.762.

El campo de acción en América para el que quiere trabajar, no haciéndose desatinadas ilusiones, es mayor que en cualquier otra parte del globo y especialmente para el español. La Argentina con su población actual de 9.700.000, tiene capacidad para 80 millones y la América latina para más de 200.

No hay que dejarse arrastrar por los pueriles per-

Tiene una importancia capital la parte que América va tomando en el factor principal de la riqueza española. de unos mil millones que importa el valor de nuestro comercio de exportación, la América latina nos compra por valor de 180 millones, de los que 68 corresponden á la Argentina, 53 á Cuba, 12 al Uruguay, 11 á Méjico, 9 á Chile y el resto á las demás repúblicas.

Comparado con el total de nuestras exportaciones, la que efectuamos á los países hispano-americanos supone un 18 por 100.

El estado de inferioridad de nuestro comercio allí comparado con el de otras naciones, queda demostrado con las cifras estadísticas siguientes:

Importaciones en América latina en 1910, 5.404 millones.

Idem en Inglaterra, 1.140 ídem y 21,1 porcentaje.
Idem en los Estados Unidos, 1.005 ídem y 18,5 ídem.
Idem en Alemania, 540 ídem y 10,0 ídem.
Idem en España, 160 ídem y 2,96 ídem.

La Argentina importadora en 1911 por 1.997 millones, arroja un porcentaje de 4 por 100 solamente, á pesar de constituir nuestro principal mercado.

En el intercambio comercial entre España y América aparecemos como importadores por 218 millones, incluidos 130 que compramos á los Estados Unidos, y como exportadores por 237 de los que 58 son de la nación citada; nuestra balanza en relación con la América latina nos es, pues, favorable en la diferencia 180—89—91 millones.

Como ocurre en todos aquellos países americanos, que desde 1897 á 1910 han aumentado su riqueza en un 157,4 por 100, en la Argentina el valor de nuestras importaciones ha aumentado más rápidamente que su propia relación de crecimiento; desde 1897 á la fecha, de 18 millones pasamos á 68; es decir, en un 379 por 100.

Además el capital que el emigrante crea ó envía anualmente á su patria y que se calcula prudencialmente en mil pesetas por individuo, hace subir la riqueza en más de 150 millones.

Por todos esos datos recogidos con la mayor escrupulosidad en las estadísticas más recientes y de los que procuramos apartar optimismos nocivos, puede formarse un concepto claro y general de la inmensa influencia que en la prosperidad económica de España tiene, y más promete tener, el comercio americano. Y ese comercio basado únicamente en la demanda de productos de primera necesidad, viene desarrollándose automáticamente por el oscuro trabajo del olvidado emigrante, que en general dedicado al pequeño comercio y auxiliado por la inata simpatía de los naturales americanos, no le exige la entrega de sus artículos en condiciones de extrema competencia, sino que, por decirlo así, le permite gozar de un privilegio ciego y no oficial de nación más favorecida.

LAS COMUNICACIONES

Si son poderosos auxiliares de aproximación los caracteres de afinidad de raza y de comunidad de idioma no son, sin embargo, lo bastante eficaces por sí solos, para mantener las relaciones ibero-americanas al nivel de las que sostienen con América las demás naciones europeas, ni tampoco son lo bastante fuertes, si se confía en su sola acción, para que España logre una preponderancia bien marcada sobre ellas.

Aunque en apariencia es rápido el desarrollo de nuestras relaciones, en realidad su avance, examinado comparativamente, es mucho más lento del que llevan otros países, y aun así, no se debe su progreso á que España haya puesto de su parte los medios materiales que faciliten sus comunicaciones con el continente americano, sino, principalmente, á la manifiesta ventaja de su situación geográfica, que la coloca en la ruta obligada de las grandes líneas de navegación. Esto le permite aprovechar en beneficio de sus comunicaciones con América, los esfuerzos que en materia de transportes marítimos realizan las naciones europeas en defensa de sus intereses económicos, y disponer de servicios más completos de los que pudiera proporcionarle una marina mercante con bandera española, cuyos recursos serían siempre insuficientes para permitirle llegar á la altura de la bandera extranjera y seguir su rápida marcha de perfeccionamientos incansables y para lo que no bastarían siquiera, dispendiosas subvenciones que el estado económico de la nación no está en condiciones de poder soportar; y tampoco esa marina podría llegar á ser reguladora de los fletes porque vienen impuestos de fuera por las organizaciones modernas de las grandes compañías sindicadas ó asociadas para tales fines.

El comercio exterior de España, circula en general por la vía marítima y se distribuye transportado en su mayoría por las Compañías de navegación

extranjera, como se deduce de las estadísticas oficiales, que en 1912 nos dan:

Navegación: 20.299.806 toneladas.

En bandera nacional.

Importación: 1.897.482 toneladas.

Exportación: 4.193.598 ídem.

Total: 6.091.080 ídem.

Participación en el transporte: 30 por 100.

En bandera extranjera.

Importación: 2.962.487 toneladas.

Exportación: 11.246.239 ídem.

Total: 14.208.726 ídem.

Participación en el transporte: 70 por 100.

En el caso especial de nuestro comercio con América (1.544.379 toneladas) la participación de la bandera nacional es de 24 por 100 y la de la extranjera de 76 por 100 que corresponden á 467.227 y 1.477.172 toneladas, respectivamente, incluido nuestro comercio con los Estados Unidos.

En el último decenio, el tráfico marítimo de España ha tenido un aumento de un 70 por 100 y constituye su progreso halagadora esperanza.

La aspiración de España debe consistir en llegar á participar en un 50 por 100 en ese tráfico general de nuestro comercio exterior, que supondría un ingreso de unos cien millones en más de los que hoy tiene la bandera nacional.

La inferioridad relativa de nuestro intercambio comercial con América es debida, más que á la insuficiencia de los servicios de la marina nacional y á la de los auxilios prestados por el Estado, á la división del tráfico que se disemina en pequeñas porciones por el gran número de puertos de que disponemos, insuficientemente habilitados para la navegación trasatlántica, lo que obliga á las compañías navieras á múltiples recaladas que producen gastos suplementarios, que no guardando relación con el tonelaje que les ofrece cada puerto ni ofreciéndoles la suficiente garantía para llenar huecos prefieren tocar en España con la menor cabida disponible en sus bodegas y exigiendo fletes tan altos como los que rigen en los puertos del norte de Europa. Ello hace que no obtenga el comercio español todo el beneficio que podría sacar de la ventajosa posición geográfica de la península, la que desaparece ante la organización de los grandes puertos europeos, más distantes de América que los españoles en 800 millas por término medio, y hasta es frecuente que los productos españoles á destinación de América, remonten hasta esos puertos donde fácilmente encuentran la seguridad de la fecha de partida, tan necesaria á los exportadores, los que se ven obligados á ello por la falta de garantía que les ofrecen los puertos de España.

Es consecuencia natural de la gran extensión de las costas españolas, el que se disponga de buen número de puertos y el que todos puedan tener vida propia, porque cada uno sirve una zona costera determinada, zonas costeras que por su mayor riqueza y facilidad de comunicaciones, absorben la casi totalidad de nuestro comercio de exportación. En cambio, el interior del país, menos favorecido por la naturaleza y por el trabajo del hombre; lo primero, porque aparte de las condiciones climatológicas y del suelo, la topografía del terreno no permite establecer vías de navegación interior tan favorables al desarrollo del comercio, y lo segundo, porque la red ferroviaria que en España debía sustituir á la carencia de esa clase de comunicaciones y no llenando ese objeto, ni reuniendo en la mayo,

ría de los casos condiciones de transporte rápido y económico á los principales puertos, se ve privado de aumentar su riqueza con un comercio que muy bien podría realizar y que indudablemente á más de poner al "hinterland" español en condiciones de utilizar un suelo en producciones que hoy no cultiva por no poder darlas salida, vendrían á dar tráfico á algunos grandes puertos. Estos, al disponer de ingresos suficientes para mejorar sus servicios y al hallarse en condiciones de ofrecer en todo momento garantías de carga, favorecerían sin excesivos gravámenes para el Estado el desenvolvimiento de la marina nacional de altura y de cabotaje, y desde el primer instante, atraerían las grandes líneas de navegación que hoy no tocan en España ó sólo hacen en la actualidad un servicio muy limitado.

Y por razón natural, derivada de la posesión de algún gran puerto de exportación, la importación acudiría á él ante la seguridad de obtener el tonelaje de retorno ó de continuación de viaje, animada además por las primas que otorga la ley de Protección á la navegación. Todo ello tendría como consecuencia, el que nuestro comercio de exportación disfrutaría de fletes más bajos que los del resto de Europa, seguridades en la expedición rápida de sus mercancías, é impediría que gran parte del tráfico que hoy pasa por nuestras costas en tránsito, vaya á los puertos del Norte de Europa, para devolvernos los productos recargados por lo menos con el valor del flete de retorno, siendo así que, quedando aquí directamente sin esas cargas, los desgravaría y contribuirían al fomento del cabotaje español, de las vías férreas de acceso al puerto, del comercio y de la industria.

La gran frecuentación actual de trasatlánticos extranjeros en los puertos españoles, es debida casi exclusivamente á las utilidades que retiran de la intensidad del movimiento emigratorio y si por una causa cualquiera éste disminuyese, las compañías, ante un escaso tráfico comercial que no nos ofrece compensación suficiente, dejarían en su mayor parte de tocar en España y las consecuencias del abandono de esos servicios serían altamente perjudiciales para el comercio y la influencia española en América, causando daños irreparables en el terreno político y económico.

Si el movimiento de viajeros, sean ó no emigrantes, constituye un medio de atracción de la bandera extranjera, encauzar y consolidar entre límites poco variables una corriente de pasajeros, que aprovechando la privilegiada situación de España, circula por sus vías de comunicación, daría por resultado, además, la creación de nuevos elementos de riqueza y estrecharía con mayor eficacia los lazos que nos unen á los pueblos americanos.

No constituye para España un esfuerzo que no esté en condiciones de soportar, el utilizar las grandes ventajas naturales que posee, poniendo inmediatamente á su servicio los elementos modernos de trabajo, que faciliten sus comunicaciones con América, que de momento y como de urgente necesidad, para romper con nuestro proverbial y lesivo aislamiento, requieren a adecuada habilitación del puerto que para esos fines reúna las mejores condiciones naturales y de situación y el establecimiento de vías férreas de acceso que le proporcionen económica y rápida comunicación con toda España y con la Europa continental.

Las comunicaciones trasatlánticas y el puerto de Vigo.—Un ilustre exministro de la República, don Eduardo Chao, al solicitar del Estado español hace

30 años una ley de subvención para obras en el puerto de Vigo, decía:

"No sería tan notoria la fama de Vigo, si no se fundase en condiciones realmente excepcionales. Dióselo ya cuando la navegación se hacía exclusivamente á la vela la orientación, amplitud, profundidad, limpieza y seguridad de su ría, defendida por dos islas al ingreso á manera de dique rompeolas, que permitían entrar y salir sin gran esfuerzo, ni pérdida de tiempo, con casi todos los vientos.

Desde que fué descubierta la América, los hombres previsores pudieron deducir de su situación, la más occidental de la Península, siéndolo esta de Europa, la gran misión que el porvenir le reservaba en las relaciones de entrambos continentes.

Lamentábase ya Jovellanos, en su célebre informe sobre la Ley agraria (1793), de que aquel puerto "*Que tal vez es el mejor de España con la ventaja de estar contigo á un reino extraño, no tuviera camino alguno tratable á lo interior.*" A principios del siglo proyectó el Estado en su playa una ciudad adecuada á la importancia que se presentía.

En nuestra época, cuando las Cortes pensaron dotar al país con el prestigioso instrumento del ferrocarril, se apresuraron á designar á Vigo como cabeza de una de las primeras líneas generales. Y testimonios semejantes del extranjero han confirmado repetidamente lo justo de su fama, realzada por la navegación á vapor.

Ciertamente, no es aquel el puerto de una localidad, ni de una comarca, más ó menos extensa, poblada y rica. Es uno de los pocos, en que á su privilegiada situación, únese el poder aportar á él á toda hora los colosos de la navegación moderna con sus fabulosos cargamentos, puerto intercontinental, de esos donde el comercio de las naciones asienta en nuestros días, por medio del cambio las bases de la paz general y el progreso de los pueblos.

Recientemente recordadas con gran acierto esas verdades por el distinguido Ingeniero de Caminos señor Cabello, autor del proyecto de mejora y ampliación completa del puerto de Vigo y Director de su Junta de Obras, tienen hoy más actualidad que nunca, y son más fuertes á medida que se agudizan las luchas económicas y se progresa en la navegación.

Fortalece el tiempo á la verdad, y á ésta, prestan poderoso auxilio las corrientes actuales de aproximación hispano-americana, el movimiento de intercambio intensivo que ocurre á la vista de costas españolas del Atlántico y los prodigiosos adelantos de la navegación que exigen hoy tanto á los puertos, que sólo la naturaleza puede darles satisfacción con el aprovechamiento de las ventajas que á ciertos paraies concede.

Si no insistamos en las insuperables condiciones naturales del puerto de Vigo, es necesario poner de manifiesto el papel que puede representar en el tráfico marítimo, porque el puerto unido por convenientes vías férreas al resto de la Península y continente, puede ser en corto plazo uno de los factores principales del engrandecimiento económico de España.

La situación geográfica de la bahía de Vigo, y por lo tanto, las distancias en millas marinas (de 1.872 metros) á los principales puntos de América, están indicadas en el adjunto mapa de comunicaciones internacionales y trasatlánticas. Sería por sí sola una ventaja grande la de su posición para constituir, cuando menos, para el tráfico de pasajeros, un centro de gran atracción, porque el

viajero trasatlántico busca con preferencia las travesías por mar más cortas en tiempo y distancia y menos expuestas á accidentes provocados por fenómenos naturales. Pero además avalora esa ventaja la condición abrigada del puerto, su gran calado y la enorme extensión de sus 5.400 hectáreas de superficie flotable.

Es esa condición, esencial para un gran puerto moderno que pretenda realizar un servicio rápido y confortable de las grandes líneas. En ese sentido es también el mejor puerto de Europa, porque en baja mar equinocial el calado útil pasa de 15 metros. "El Imperator" en su primera salida de Hamburgo, tocó el fondo con un calado de 10,30 metros y para entrar en este puerto aligera carga en Cuxhaven. La "France", el mayor trasatlántico francés con sus 9,10 metros de calado, tiene esa dimensión relativamente pequeña para poder utilizar las dársenas de marea del puerto del Havre, considerado como el primero de Francia. Boulogne y Cherburgo reciben los grandes trasatlánticos en el puerto exterior. Brest, lucha con el inconveniente de las dificultades de entrada por temporales y nieblas. Burdeos no tiene fondos suficientes y decae en importancia por esa causa. Los puertos españoles ninguno puede compararse á Vigo en esa materia; y de los portugueses, sus rivales Leixoes y Lisboa, el primero no tiene condiciones ni de abrigo ni de profundidad y el segundo está sujeto al flujo y reflujo del Tajo, á los depósitos de sus arrastres y avenidas y á la profundidad de entrada que la barra forma, que en baja mar no excede de 10 á 11 metros.

En la costa continental del Atlántico, ningún puerto como Vigo puede recibir segura y cómodamente no sólo los badcos del tipo "Imperator", ni de los próximos á prestar servicio "Aquitania", "Britannic", "Vaterland", ni menos aún los que en plazo no lejano prevé la construcción naval, como se deduce de las conclusiones del XII Congreso Internacional de Filadelfia, que desechó por unanimidad la pretensión del representante de la ciudad de San Francisco, quien presentó una moción por la que no deberían construirse buques cuyo calado excediese de 9,50 metros. Esta pretensión obedecía á que el calado de las esclusas del canal de Panamá es de 10,70 metros, lo que imposibilita el paso de los grandes trasatlánticos actuales. Y el progreso de la arquitectura naval y de la mecánica permiten esperar la obtención de desplazamientos mayores de 60.000, hoy casi limitados á esa cifra por la condición de los aparatos motores actuales. De todos modos, como previsión, se considera hoy generalmente el que las dimensiones de los grandes buques pueden llegar pronto á tener 250 metros de longitud, 30 metros de anchura y 12 de calado.

Bastarían á cualquier país, medianamente consciente del provecho que se puede sacar de las ventajas naturales, para que aun creyéndolas sin tan privilegiadas condiciones, fuesen en auxilio inmediato de la naturaleza para constituirse un instrumento primordial de riqueza, como es un gran puerto.

A poco que hoy se pase la vista por los trabajos que realizan todos los pueblos, por mejorar sus comunicaciones resalta el esfuerzo que todos hacen por mejorar los servicios marítimos. Así, sin detallar los trabajos colosales que en Europa se realizan en materia de puertos, concentrando las naciones sus esfuerzos en unos, pocos, pero grandes, en aquellos que sus condiciones y situación obligan como interés nacional más que regional, no podemos

dejar de citar, sin embargo, algunos que interesan á España más que á país alguno, por tratarse de puertos de América del Sur y sería un abandono imperdonable por parte de la nación, que pudiendo disponer del mejor puerto de todas las costas del Atlántico oriental, situado entre los grandes en construcción del Sud-América y Europa, en el camino del tráfico, no ofreciésemos al comercio mundial, y especialmente al americano, una base naval de primer orden y por inercia se perdiese el terreno que se va ganando en la aproximación ibero-americana.

Por el mundo se dice que Río Janeiro y Vigo son los mejores puertos naturales del mundo; el primero, en aprovechamiento de sus condiciones naturales lleva gastados y en presupuestos 113 millones de francos; Vigo, lleva gastados 8,5 millones de pesetas. El Puerto de Buenos Aires, insuficiente ya, tiene en presupuesto adjudicado para ampliaciones y mejoras 125 millones de francos; pero, imposibilitado por las condiciones del estuario del río de la Plata para dar fondo á los grandes trasatlánticos, cuyo servicio exige ya el formidable movimiento de viajeros, el Gobierno construye el puerto de la estación veraniega de Mar del Plata que dispone de calados suficientes para esos servicios, empleando en esa construcción, que debe terminar en 1917, sesenta millones.

Los puertos de Rosario y Bahía Blanca, con 87 y 71 millones, respectivamente, asombran por la rapidez del desarrollo de su tráfico. El primero fué calculado para poder hacer un tráfico de 2.500.000 toneladas á los treinta años de empezadas las obras (1903) y á los tres años de esa fecha ya superaba en tonelaje á aquella cifra.

Y la vida de esos puertos la deben á las vías férreas de acceso al interior.

Supuesto el puerto de Vigo, servido por comunicaciones rápidas—objeto principal de nuestros trabajos y de los que nos ocuparemos en último lugar—su gran influencia en las grandes rutas de navegación será indiscutible.

En cuanto á las líneas Nueva-York-Europa occidental, Nueva-York-Mediterráneo, para la primera no existe servicio desde España; la segunda toca en la Península, solo en Gibraltar para servicios rápidos; la primera, habilitado el puerto de Europa, Vigo, más próximo á Nueva-York con un derrotero exerto de los pellicos que presentan las nieblas, los grandes temporales y los hielos flotantes, unido á que la navegación por esa ruta más corta, es á propósito por sus condiciones climatológicas para los viajes de cura y recreo de que tanto gustan los americanos, atraería gran número de pasajeros, negociantes y turistas que principalmente tomaría la vía Vigo á destinación de San Sebastián, Biarritz, Pau y la Cote d'Azur y se extenderían por España entera. Para la segunda, sería una consecuencia natural, el verse obligada á tocar en Vigo y para ella sería mayor ventaja por economizar á los viajeros del Mediterráneo y especialmente de Italia, Austria y Suiza, cerca de cuatro días de navegación.

De la influencia del carácter del pasajero en cuanto á seguridades y clima, no cabe dudar, como lo demuestra el que gran parte del movimiento de viajeros de la Europa central y notoriamente desde la catástrofe del "Titanic", toman para Nueva-York la vía Génova-Gibraltar, aunque no ofrezca ese servicio tanta rapidez y confort como la de los mares del Norte.

En las vías de Centro América y Panamá, es.

pecialmente—camino también más corto por la vía Vigo— no existe otro servicio que el de Cuba y Méjico, como lo prueba el escasísimo comercio que hacemos con las Repúblicas del centro y de la costa del Pacífico, en comparación con las del Atlántico. Pero esta situación variará tan pronto preste servicio el canal de Panamá, abriendo paso directo al Pacífico y colocándonos en mejores condiciones de poder competir con los productos rivales de California, que por su semejanza con los españoles en calidad y época de cosecha, son los que concurren con los nuestros en los mercados americanos. Para España, siempre bien entendido, que ésta preste por su bandera ó por la extranjera, servicios directos en esas líneas, las consecuen-

porque el Norte de España es el que más contribuye á la emigración á aquellos países, porque su gente es la que disfruta de posiciones más desahogadas y brillantes en aquellos países y la que ya por necesidad, ya por recreo, emprende con mayor frecuencia viajes á Europa. No menos importante es el movimiento que puede dar el Mediodía de Francia y Norte de Italia.

Por último, dotado de esos servicios el puerto de Vigo, absorbería á su vez los servicios postales, desapareciendo el caso de hoy por el que tocando en Vigo todos los correos, la correspondencia de ese mismo puerto tiene que tomar la vía de tierra para embarcar en país extranjero, y vice-



VENEZUELA (LA GUAIRA). Parte del puerto.

cias económicas de la apertura del Panamá, serán más bien favorables, porque no pudiendo dañarnos en toda la costa del Atlántico desde Venezuela al estrecho de Magallanes, por la gran diferencia de distancia, abre, en cambio, al comercio español la ruta directa del Pacífico oriental.

La línea Brasil-La Plata, ya hoy la más importante de todas las que hacen servicio entre España y América, es la que va adquiriendo tales proporciones de gran tráfico, que en un porvenir muy cercano será la segunda del mundo. Es también la de mayor interés para España porque por ella discurre la mayoría del comercio español con América y la que más contribuye á estrechar nuestras relaciones. Como la casi totalidad del movimiento entre América y Europa pasa por delante de Vigo y en tránsito, ese puerto que acorta en más de 600 millas la navegación al Norte de Europa y evita los peligros y molestias de la travesía del Cantábrico y de doblar los Finisterre, español y francés, será el que desvíe la parte más importante del tráfico de viajeros para tomar la vía terrestre. El contingente de los españoles que embarcará y desembarcará en Vigo, con ser ya hoy el mayor, será el más importante, entre otras razones,

EL FERROCARRIL DIRECTO

VALLADOLID-VIGO

Por desconocer que el engrandecimiento de individuos, sociedades ó pueblos, no se obtiene aisladamente y sin la creación de compromisos y obligaciones, se afirma por muchos, que unos y otras hacen que el estado económico de la nación sea deplorable. Así tal vez convendrá á sus fines; también nace esa opinión, de quien juzga por el individual el progreso colectivo, y mucho también deriva de un lamentable y perjudicial pesimismo. Pero el hecho cierto, es que durante los doce últimos años el progreso de España es evidente, lo que en terreno económico se hace notar por el desarrollo de su comercio y notoriamente por sus reflejos, el tráfico marítimo y el ferroviario.

La situación actual del tráfico ferroviario es altamente satisfactoria y su aumento comparado con el de 1900, queda expresado por las cifras siguientes, que dan en millones de pesetas los ingresos de las tres principales redes de la nación:

REDES	n 1900	En 1912	Promedio anual de aumento	Kilómetros en explotación.	Ingreso bruto kilométrico en 1912.
Norte	108	150	3,5	3.681	40.700
M. Z. A.	93	131	3,7	3.664	35.700
Andaluces	20	28	0,66	1.085	25.900

Dentro de las redes indicadas, ciertas líneas rebasan el ingreso kilométrico de 50.000 pesetas y, por lo tanto, pueden considerarse de gran tráfico, como sucede con la línea general de Madrid a León, que con 57.000 pesetas de ingreso por kilómetro, descontando el ramal Venta de Baños-Alar del Rey, netamente se separa de las demás por la importancia que le da el tráfico de tránsito.

Mejor ó peor concebido el plan de sistema ferroviario español de interés general, llena casi por completo las necesidades regionales y aquello que para cubrirlas pudiera faltar, quedará resuelto con la construcción de líneas comprendidas en las leyes de ferrocarriles secundarios y estratégicos. En cuanto á la ley de ferrocarriles complementarios, si el espíritu de la misma es altamente elevado, oportuno, y el establecimiento de líneas de tránsito de interés nacional, necesario; desgraciadamente, el detalle de las líneas comprendidas en el primer grupo, no responde en modo alguno á esas nuevas y sentidas necesidades. Ya sea por satisfacer intereses de empresas determinadas, ya por seguir orientaciones anticuadas con la característica pequeñez de concepción que prescindiendo de la previsión y estudio de las grandes corrientes comerciales actuales y de las que por un adecuado establecimiento del *outillage* nacional, pudieran crearse en beneficio general del país; las líneas complementarias de ese grupo, salvo una de carácter internacional, no pasarán de ser otra cosa que secundarias de las grandes vías actuales y una carga más para el estado, como en su tiempo ha demostrado la prensa profesional y financiera de España.

Muy conformes con el espíritu de esa ley especial y atentos á procurar el establecimiento de grandes líneas que verdaderamente y *especialmente pongan en rápida comunicación los más interesantes puertos y las fronteras de España, entre sí y con las regiones centrales de la Península*, como el *preámbulo* de la ley dice, con lo que quedará satisfecha una aspiración hispano-americana y se dará el primer paso material efectivo de la aproximación intensa y rápida, entrando además España en el concierto económico mundial con el valioso apoyo de una gran línea de carácter internacional, es por lo que sometemos á la opinión del país el estudio de la línea directa Valladolid-Vigo.

El trazado de la línea.—Cuanto llevamos dicho demuestra que á Vigo corresponde el ser la cabeza de línea, que aporte al tráfico marítimo el movimiento nacional y extranjero, y en cuanto á fijar en Valladolid el otro extremo obedece á las razones siguientes: que vienen impuestas por la necesidad de reunir las mayores ventajas posibles y simultáneamente, en las relaciones á mantener entre el puerto, y el Norte, Levante y Mediodía de España.

Tráfico del Norte.—Bajo el punto de vista del internacional y del de la región Cantábrica, es indudable que la comunicación entre Vigo y la frontera francesa, presenta hoy tantas deficiencias, que su demostración la dan diariamente, no

sólo los viajeros que pasan en tránsito por Vigo, sino muchos del país que para dirigirse á Francia, toman la vía marítima, sacrificando la seguridad, a la rapidez y comodidad del viaje por mar.

La comunicación por esa línea que hasta Venta de Baños es excelente en *confort* y *velocidad* pierde al tomar la dirección del Noroeste por León y Monforte el carácter de vía de gran comunicación. La longitud excesiva y las dificultades que presenta el perfil, no permite el desarrollo de grandes velocidades, y por lo tanto no puede presentar para el viajero interés en dejar el barco para tomar el tren. Existiendo ya esa vía desde hace años, su influencia es nula en lo que se refiere á ese tráfico.

Si pasamos al examen de las líneas comprendidas en la ley de complementarios, que han de partir de Medina del Campo, se acentúan los inconvenientes citados para la línea del Noroeste; porque el trayecto por Medina-Zamora-Orense-Vigo (descontamos el Medina-Benavente que desde luego no presenta ventaja alguna para las comunicaciones internacionales, ni de Levante por ser de carácter local) es más largo que por León y su perfil equivalente.

Es natural, por tanto, que por esa nueva línea no se hagan servicios que hoy ya no pueden hacerse por una semejante á ella en explotación.

El escaso tránsito internacional, seguirá como actualmente para el Atlántico la vía Salamanca-Lisboa.

Tráfico de Levante.—El procedente de las líneas Barcelona, Zaragoza y Valencia por el Central de Aragón, se halla en iguales circunstancias que el del Norte, puesto que la diferencia de distancias por León ó por Zamora es insignificante, subsistiendo las condiciones de perfil. Una consideración importante es la de que el tráfico actual no sufriría variación porque el acuerdo entre las Compañías del Norte y Madrid, Zaragoza y Alicante, le arrastrará siempre en la dirección de León-Monforte. El tráfico de Levante podría existir hoy sin que cambiase su aspecto por la construcción de la línea Zamora-Orense.

Tráfico del Mediodía.—Aparte de la competencia que siempre se establece entre dos Compañías para servir iguales puntos extremos y de los inconvenientes que para el buen servicio derivan siempre de la dependencia de una de las Compañías competidoras, de la otra preponderante, parte de cuyas líneas tiene que utilizar el ferrocarril complementario Zamora-Orense, que en relación con Vigo pretende el mayor acortamiento al centro; luchará con esos grandes inconvenientes y en su relación con Madrid, tendrá enfrente las líneas más cortas. Madrid por Avila, Salamanca-Oporto, y Madrid-Lisboa, sin contar la gran influencia de la línea Madrid-Cádiz, líneas esas tres, que dirigiendo hacia esos puertos el tráfico del Atlántico, han de seguir disfrutándole á menos que en relación con Lisboa y Oporto principalmente, no se establezca una gran línea española que decididamente ventajosa arrastre por ella su movimiento.

*
*
*

No responde, por tanto, ninguna de las líneas de explotación ó comprendidas en leyes, al verdadero interés nacional de aprovechamiento del puerto de Vigo como base de comunicaciones trasatlánticas internacionales, y si ya en 1793 Jovellanos, calificaba de intratables los caminos al interior, en una época en que los motores del transporte tenían una condición muy igualitaria para casi todos

los pueblos, por depender exclusivamente del esfuerzo de la sangre o de los vientos, resultan hoy menos tratables que entonces, porque dentro de un mismo sistema de transporte de los conocidos actualmente, existen grandes diferencias que nacen de la distinta adaptación, perfeccionamiento y dimensiones de sus elementos.

En la gran desviación que hacia el Oeste hace la línea general del Norte, destaca la situación de Valladolid, como punto más próximo a Vigo, uniendo á esa ventaja la de ser cabeza de la vía hacia Levante, por Ariza; su posición unida a su importancia como centro comercial y agrícola de la meseta central del Norte, obligan á Valladolid como punto extremo de la comunicación con Vigo y como enlace de ella con las del Norte-Levante y Sur.

El examen del mapa, anexo, de los ferrocarriles de Castilla y de Galicia, informa suficientemente sobre el trazado de la línea Valladolid-Vigo y la posibilidad de su ejecución no cabe dudar porque basta para ello la consideración de que su traza aprovecha en los parajes difíciles, los pasos que otros proyectos señalan como factibles y que hemos estudiado, en relación con la línea que nos ocupa. Las ventajas que reportará el Valladolid-Vigo en comparación con lo existente y proyectado y en cuanto se refiere á distancias y tiempos, los gráficos incluidos en el mapa, las muestran claramente.

Si la línea Valladolid-Vigo no respondiese á mayores conveniencias nacionales que otras, su traza pudiera parecer incompatible con algunas de ellas, y también parecería á primera vista que debiera utilizar partes de las construidas. Ni por uno ni otro concepto esta línea, que tiende á llenar otros fines que los puramente regionales, encierra incompatibilidad, porque dadas las condiciones que en su construcción han de presidir, tiene que realizar el único paso viable para la entrada en Galicia por el sudeste, las Portillas de Pardoneo y de la Canda, circunstancia reconocida por el Estado mismo, al tener comprendidas en las leyes de estratégicos y complementarios, las líneas Puebla de Sanabria-Verín y Zamora-Orense, cuyos proyectos, que utilizan el mismo paso de las Portillas ha sacado reciente y simultáneamente á concurso, y porque ninguna de las líneas construídas puede permitir la circulación de trenes pesados y rápidos por sus condiciones de perfil y de vía única.

Por desusado que parezca, no por eso deja de ser necesario el ir dotando á España de vías de comunicación más en armonía con las necesidades modernas y entendiéndolo así y pretendiendo el que alguna vez empecemos por aprovechar nuestras ventajas naturales para tomar alguna parte en el movimiento mundial, es por lo que esta línea, buscando el camino más corto que ponga en relación directa al puerto, con la frontera francesa y el centro de la península, debe dotarse de cuantos elementos necesite para colocarla en condiciones de verificar servicios rápidos y económicos.

A ello responde el que la línea sea de ancho normal y doble vía, única garantía para que pueda ser de gran tráfico, asegurando al puerto el tonelaje suficiente que otras vías no pueden darle, y para realizar con pocas paradas las velocidades comerciales que exige el viajero.

Bien que las condiciones del terreno no permitan la adopción de un perfil, por el que pudiesen llegarse á obtener las velocidades usuales en las grandes líneas extranjeras (90 km.) se puede, sin

embargo, llegar á 60 km. por hora de velocidad comercial, si como el terreno lo permite, se adoptan pendientes máximas de diez milésimas y excepcionamente de catorce y curvas no menores de 500 metros de radio. En esas condiciones, que son factibles, el esfuerzo de tracción, en el enganche del tender de la locomotora no necesita ser superior á 4.800 kilogramos para arrastrar trenes de 250 toneladas en rampas de 10 milésimas (incluido el esfuerzo en curva de 500 metros) y á la velocidad de 60 kilómetros. Las locomotoras modernas cumplen y aun rebasan esa condición. Los trenes de lujo, que por la naturaleza de esa línea han de ser numerosos, no exceden de ese tonelaje y podrían circular con mayor velocidad. Ello justifica la mayor velocidad empleada en el recorrido, en comparación con la que pudiera emplearse en las otras líneas, las que á pesar de los perfeccionamientos de las locomotoras, siempre su perfil impedirá que aquella velocidad llegue á alcanzarse y más que por la potencia de la máquina y la limitación de carga, por las condiciones de seguridad en la circulación. Y siendo las diferencias de longitud tan notables, realzan más las ventajas del Valladolid-Vigo, dando clara idea de ello los gráficos de horas y tiempos comparativos, de Irún, Madrid y Barcelona en sus diferentes comunicaciones con el Atlántico, por ellos se ve asimismo, que siguiendo un principio de Economía, el puerto de Vigo queda convertido en puerto interior en relación con los restantes de la Península sobre aquel mar, colocándole á veinticuatro horas de París, veintitrés de Barcelona (tiempo que puede disminuirse mucho), y once y media de Madrid.

De los estudios preparatorios del trazado, se ha deducido la conveniencia de aprovechar para ganar altura en el paso de las Portillas, la vertiente septentrional de la sierra de la Culebra por los valles del Tera y Requejo, en los que concurre la circunstancia de ser una de las regiones más productivas del Norte de la provincia de Zamora. Pasando por La Gudiña y al Norte de San Juan de Laza, sigue la traza á buscar el valle del río Arnoya, cuyo curso sigue en toda su longitud para cruzar el Miño cerca de Rivadavia. Para el paso de la sierra del Suido, aprovecha el desfiladero de Camposancos y por las mediaciones de Redondela sigue hacia Vigo, donde entra en condiciones de llegar á la estación marítima á nivel del muelle de trasatlánticos que se ha de construir. Si por las condiciones topográficas del terreno entre Ribadavia y Vigo, el coste de ejecución es relativamente elevado, no lo es, sin embargo, tanto que no esté comensado por las grandes ventajas que representará el acortamiento y nunca tendrá las proporciones de dificultad y gasto que tienen, por ejemplo, las dos líneas de acceso á Génova, entre este puerto y Ronco, puerto aquél entre los grandes de Europa de más difícil acceso. La multitud de líneas de acortamiento construídas y en construcción á través de los Alpes y la muy costosa y difícil de Roma á Nápoles por Gaeta, que con 215 kilómetros acorta 35 sobre la antigua y para permitir grandes velocidades el perfil se suaviza con la construcción de grandes túneles, entre ellos dos de siete y medio kilómetros, son otros tantos ejemplos de la necesidad que sienten las naciones en crear líneas rápidas y económicas.

El tráfico probable de la línea Valladolid-Vigo.— El carácter especial de esta línea, relega al último lugar el estudio del tráfico local, es decir, el que realice dentro de su recorrido; su importancia está en el tráfico de tránsito, tanto nacional como ex-

tranjero, y dadas las corrientes actuales del movimiento internacional y del conocimiento de su progresión constante, puede deducirse aproximadamente la influencia que en ese movimiento tendrá en la fecha en que pudiera abrirse á la explotación, tanto ella como el puerto de Vigo.

El mapa adjunto, relativo á las zonas de influencia de la línea y su relación con las existentes, señala las direcciones generales del gran tráfico y principales productos que contribuirán á él. Al estudiar tan importante cuestión se deducen las consecuencias económicas que tendrá para el país, y por ello creemos de necesidad resumir los resultados generales obtenidos en el cálculo del tráfico probable.

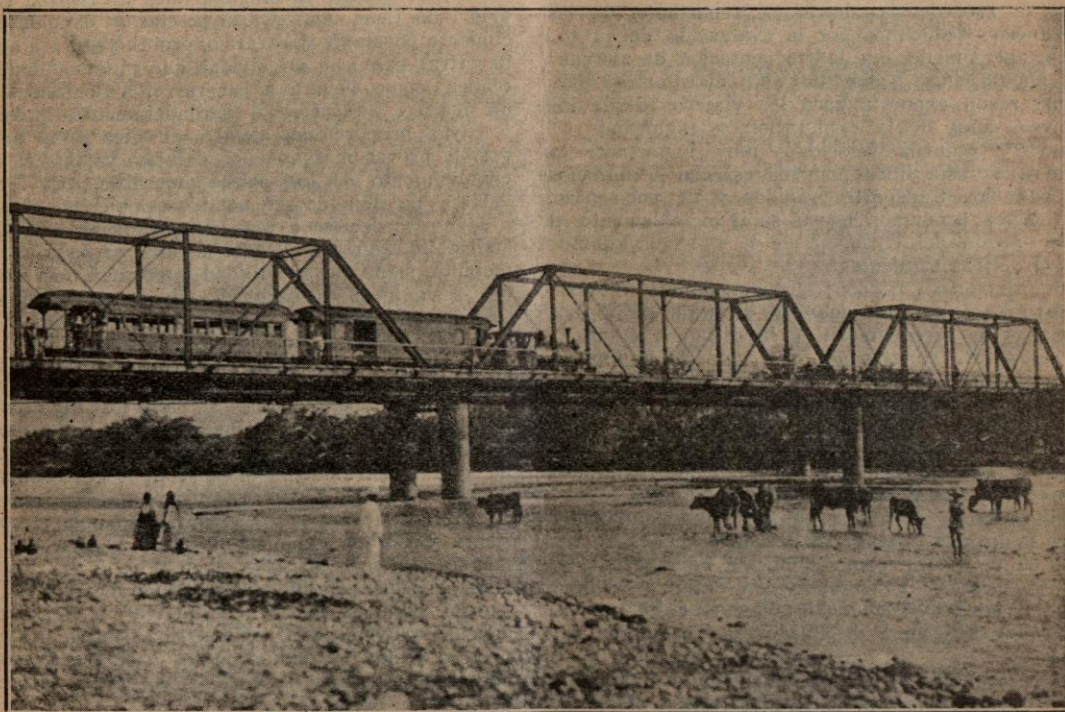
gración y retorno de emigrantes, tiene baja estimación, calculándole en 75.000 viajeros.

Por frecuentación local considerando esta línea como una cualquiera de España y aun prescindiendo de los notables progresos que alcanzaria toda la región servida, Valladolid y Vigo especialmente, una cifra prudencial es la de 60.000.

El resultado, por tanto, de la frecuentación de viajeros por todos conceptos, sería:

De y para Nueva York, 120.000; Centro América, 80.000; Sud América, 300.000; Tránsito nacional, 75.000; Frecuentación local, 60.000; Total, 635.000.

Esa cifra sería alcanzada en los primeros años de explotación, porque el ferrocarril Valladolid-



GUATEMALA.—Punto del río de Zacapa.

Dichas en términos generales las influencias que el Valladolid-Vigo tendrá en las grandes rutas de navegación, y los motivos principales que las justifican, la expresión numérica de su tráfico no puede ser más que aproximativa.

Tráfico de viajeros.—Deducidos de datos estadísticos de la navegación entre Europa y América, teniendo en cuenta su crecimiento desde 1890, se estima que en 1920 podrá llegar á ser:

De y para Nueva York, 120.000 viajeros anuales, cifra equivalente tan sólo á un 6 por 100 del movimiento á los puertos de la Europa continental en la actualidad.

Centro América, 80.000, movimiento que ha de acentuarse por la apertura del canal del Panamá.

Sud-América, 300.000, actualmente y sólo por Vigo pasan en tránsito unos 600.000 viajeros de las líneas del Norte de Europa, y en esta línea es donde el crecimiento es y promete ser el más rápido.

La frecuentación anual de viajeros por tránsito nacional, es decir, por el originado á consecuencia del fomento de relaciones hispano-americanas, emi-

Vigo, teniendo su base fundamental en la distracción y aprovechamiento de un tráfico que ya se realiza hoy por Vigo en tránsito marítimo, no tiene que depender de los endimientos de un tráfico local siempre lento en desarrollarse. El movimiento de viajeros en esa línea de tan especiales y ventajosas condiciones, llegaría en muy breve tiempo á rebasar la cifra de 1.000.000 de viajeros á la distancia entera; aun así no pretendemos que alcance el de la línea similar francesa Rouen-Havre, de tráfico trasatlántico en su mayor parte, y que llegó en 1910 á 1.409.000 viajeros, luchando simultáneamente con el movimiento que le distraen los puertos de Boulogne sur mer, Cherbourg y La Pallice.

Tráfico de mercancías.—Señalados en el mapa re tráfico y zonas de influencia del Valladolid-Vigo, los productos principales que contribuirán á él, la conversión del puerto de Vigo en uno de los primeros de España en cuanto á importación y exportación, puede muy bien esperarse que verifique un tráfico cuando menos igual al puerto de Leixoes

(Oporto), fundándose para ello en que su zona de servicio al interior del país es bastante más extensa que la del citado puerto y sus comunicaciones por el Valladolid-Vigo muy superiores en todos conceptos. Aun prescindiendo de las grandes ventajas naturales de Vigo, de la habilitación de su puerto que distraerá á los puertos portugueses gran movimiento, y de los cálculos de tráfico que han servido de base para la aprobación del proyecto del puerto comercial y de abrigo de Leixões que dan la cifra de 1.200.000 toneladas, puede suponerse á Vigo un tráfico no inferior á 1.000.000 de toneladas, debido en su mayor parte á la nueva vía de acceso, y cuyo tráfico se repartirá por ella y por cabotaje al resto de España.

De la procedencia, destino y repartición de las mercancías, deducimos por la evaluación de su tonelaje aproximado, que la frecuentación de mercancías por la línea Valladolid-Vigo alcanzara por la misma razón expuesta para los viajeros desde los primeros años de la explotación y englobando la grande y pequeña velocidad, muy importante la primera en esta línea por sus especiales condiciones para los transportes rápidos y de poco peso, pero cuyos productos hacen subir notablemente el precio medio del transporte de la tonelada-kilómetro, las cifras siguientes:

Importaciones, 195.000; Exportaciones, 150.000; Tráfico local, 120.000, que dan un total de 465.000 toneladas de frecuentación á la distancia entera.

Presupuesto aproximado del coste de la línea.—

Para poder obtener y realizar el tráfico señalado de viajeros y mercancías, se requiere establecer desde el primer momento la vía doble en toda la longitud del trayecto y en estas condiciones, incluyendo la estación marítima de Vigo que permita el embarque y desembarque rápido de viajeros y servicios postales, en forma que el tiempo que medie entre la llegada ó salida de trenes y buques no exceda de una hora, como condición exigida por los viajeros actuales y contando con dotar á la línea de material lujoso y confortable; el coste aproximado por kilómetro de línea será de 541.000 pesetas.

El presupuesto de subasta, incluyendo el ferrocarril Valladolid-Vigo en el segundo grupo de la ley de complementarios, que disfrutan en 3.ª subasta de la garantía de interés de 5 por 100, y para cuyo caso es de aplicación el complemento á la ley de secundarios y estratégicos de 23 de Febrero de 1912, que aumenta en 19 por 100 el presupuesto de ejecución material, sería:

404 kilómetros por 541.000 = 218.564.000 pesetas.
 « 19 por 100 de 218.564.000 = 41.527.160 »

Total..... 260.091 160 pesetas.

resultando el coste kilométrico

$\frac{260\ 091\ 160}{404} = 643\ 790$ pesetas.

Ingresos del tráfico.—Los rendimientos de la línea por los conceptos antes expresados, en viajeros y mercancías, serán:

Viajeros.—Adoptando como producto medio kilométrico el de pesetas 0,045, inferior á la media 0,047 que dan los ferrocarriles españoles de ancho de vía normal, sin tener en cuenta que el movimiento preponderante en esta línea será el de viajeros de lujo, 1.ª y 2.ª clase, obtendremos:

635.000 por 404 por 0,045 = 11.544.300 pesetas.

Mercancías.—Prescindiendo asimismo de la preponderancia del transporte de mercancías de valor

y poco peso, y teniendo en cuenta que esta vía ha de procurar establecer tarifas económicas, que realmente beneficien al país, debe considerarse como producto por tonelada kilómetro el de 0,065 pesetas (media actual 0,078), así se tendrá:

465.000 por 404 por 0,065 = 12.210.900 pesetas.

Los ingresos totales del tráfico serán, por consiguiente, 23.755.200 pesetas, que corresponden á un ingreso kilométrico de:

$\frac{23\ 755\ 200}{404} = 58\ 800$ pesetas.

Si el ingreso por kilómetro aparece como hasta hoy no se obtiene en ninguna línea de España (Madrid-Irún tiene unas 57.000 pesetas, y dado el crecimiento constante del tráfico, pronto yegará á aquella cifra) conviene no olvidar que ninguna tampoco realiza, como llegará á hacerlo el Valladolid-Vigo, un tráfico internacional verdaderamente intensivo y cuyas proporciones dentro de diez años no es posible prever más que por defecto, ya que el desenvolvimiento de los países americanos es formidable y no deja de ser notable también el español.

Si no obedeciese á esas circunstancias y la línea Valladolid-Vigo no llegase á una explotación semejante, signo de su utilidad y conveniencia nacional, sería inútil ocuparse de ella en cualquier sentido que fuese.

*
* *

Gastos de explotación.—Si para los ingresos de la explotación se han tomado valores inferiores á los normales, en los gastos se prescinde asimismo de que construída la línea, con los perfeccionamientos modernos que aseguran mayor economía en ellos, y si para la red general española el coeficiente medio de explotación es de 47 por 100, tomando aquí para su valor el de 50 por 100 que excede notablemente del valor general admitido en Europa para las líneas de gran tráfico, ó sea para aquellas cuyo ingreso kilométrico supera á 60.000 francos y que fundamos en los gastos ocasionados por el gran tráfico de viajeros en trenes rápidos y de lujo, se obtiene:

Ingresos totales de la explotación, 23.755.200 pesetas; Gastos equivalentes al 50 por 100, 11.877.600; Diferencia.—Producto líquido, 11.887.600 pesetas.

Cantidad equivalente al 4,57 por 100 del capital á garantizar por el Estado. Pero si se considera que por impuesto de transporte, timbre, contribuciones, utilidades, transportes oficiales militares y civiles, el Estado obtiene por kilómetro un ingreso y beneficio medio de unas 6.000 pesetas, que en nuestro caso importarían 2.500.000 pesetas, resultará favorecido aunque no tengamos en cuenta el producto que sacará indirectamente de la riqueza creada por esta gran línea.

CONCLUSION

Todas las consideraciones anteriores demuestran la necesidad de la pronta creación de la línea férrea Valladolid-Vigo; pronta, porque el momento es oportuno como nunca, por el desarrollo de nuestras relaciones con América y porque el empezar España á salir de su proverbial aislamiento la obliga á ponerse al nivel de las demás naciones, y necesaria, porque ella tiene grandísima influencia en los aspectos económico, político y militar.

La línea Valladolid-Vigo constituye una vía estratégica de primer orden, porque partiendo de importantísimo centro militar de Valladolid, plaza de

concentración y de aprovisionamiento, con grandes vías de comunicación rápida en todas direcciones, llega á Vigo, que á su vez es una de las grandes bases navales españolas y sin duda la mejor, de más porvenir y más estratégica del Atlántico occidental, apartándose de la frontera de Portugal y en condiciones de seguridad y rapidez tales, que harían imposible el que la comunicación de Vigo con el interior quedase rota con la facilidad con que hoy podría conseguirse su aislamiento.

En el aspecto político lleva consigo los grandes provechos que resultarán de la aproximación hispano-americana.

En el terreno económico es donde su influjo ha de ejercerse con más rapidez y eficacia, porque contribuyendo al desarrollo de nuestro comercio con América y al fomento del turismo en grande escala, pondrá en relación con el mar todo el centro de España en forma más conveniente de lo que hoy está, permitiendo á las regiones centrales el empleo de los cultivos y el desarrollo de industrias, que los transportes actuales les prohíben. Podrá contrarrestar los proyectos, que aprobados ya por las Cámaras portuguesas, se llevan á ejecución en Lisboa y Oporto para la creación de zonas francas y puertos comerciales, las desviaciones de tráfico que de Extremadura, Salamanca y Zamora, se hacen por las mismas líneas férreas portuguesas, hasta para la destinación á Vigo, en perjuicio de las españolas. Será y debe serlo una reguladora de tarifas ferroviarias, porque para ello debe servir la garantía que al capital concede el Estado y acabar de una vez con la equivocada opinión de que las guerras de tarifas son perjudiciales para los intereses del país, cuando precisamente dada la forma de participación del Estado en nuestros ferrocarriles de interés general, resulta que no pudiendo perder ya nada porque todo lo tienen dado en forma de subvención, cuanto tienda á rebajar las tarifas será beneficioso para la nación, sin que en definitiva sea perjudicial para las empresas que encuentran su compensación en el aumento del tráfico.

Si hasta hoy, España, trabajosamente ha progresado dando tiempo al tiempo, ocupándose á la vez de muchas, variadas y pequeñas cosas, hora es ya de fijar sus atenciones en lo que afuera pasa y acometer en grande escala con un programa definido por altas miras dirigidas hacia los intereses generales y las grandes corrientes comerciales, algo que la coloque en el rango de las grandes naciones. Y bueno será para ello *el esperar andando*, en demostración de que no se han perdido las cualidades de energía de la raza, la cual, como supo luchar con las armas del conquistador, sabe también pelear con las armas económicas, para recobrar su gran posición en el mundo. No siendo así, estará justificado el calificativo de nación muerta y perdido el carácter de la raza, deberá ésta desaparecer por no tener derecho á usurpar á pueblos más energicos y dignos que ella, el sitio que ocupa bajo ese sol que en otros tiempos no se ponía nunca para España...

Isidro Rodríguez Zarracina,

Ingeniero industrial.

*
**

Para procurar la realización del proyecto que queda transcrito se celebró en el Ayuntamiento de Valladolid una Asamblea de las fuerzas vivas de aquella capital el día 26 del próximo pasado mes de Mayo, á la que concurrieron los más principa-

los elementos sociales, tomándose los siguientes acuerdos:

Que se apruebe la memoria redactada por el Sr. Rodríguez; que se haga una amplia tirada de ésta, mediante una suscripción que será encabezada por el Ayuntamiento y á la que contribuirán las demás Corporaciones y entidades que deseen prestar su cooperación á la idea y, por último, que se nombre una Comisión constituida por las representaciones de las Corporaciones, Cámaras de Comercio y de la Propiedad, para que en unión de las Cámaras de Vigo y Benavente, gestionen la promulgación de la oportuna ley, para que este proyecto sea incluido en el segundo grupo de ferrocarriles complementarios, siendo aprobadas por aclamación dichas conclusiones.



Lo que le queda á España en las Antillas.

El *Pío IX* enfila gallardo la bahía. Por babor la niebla del amanecer lentamente se disipa rasgándose como una cortina que deja ver esfumado apenas San Juan de Puerto Rico, la penúltima colonia de España. Reputado á martillo, sobre un brazo de tierra. "El "Morro" el famoso fuerte que se defendió con sólo dos cañones costeros... En sus muros se guarda todavía, incrustada, la metralla americana y en el torreón más alto, donde antes tremolara el pabellón rojo y gualda, flamea ahora la bandera de doce listas. Tras el fuerte, la capital portorriqueña. Empinado racimo de casas multicolores forman la ciudad, coqueta, riente y pintoresca en la policromía de sus edificios. Abierta al mar verde-uva, como un abanico de industria chinesca.

Vibran en el aire tres largas pitadas. Pensamos en cualquiera formalidad de reglamento.

—Es el saludo á las monjas, dice el capitán.

Miramos alrededor sin entender gran cosa la explicación, y la vista tropieza con una casa verde de tres pisos, que se eleva sobre una prominencia, en cuyo balcón divisamos un enjambre de negras siluetas. Desde el balcón se agita una bandera española, que saluda al buque que llega de la península luciendo en el tope los mismos colores. Y la ronca bocina del buque contesta al saludo con tres largos gritos que son como ¡hurra! coreados por toda la gleba inmigrante.

Las dulces monjitas que habitan la casa que es templo y escuela y asilo de ellas; las tierñas hermanas "Siervas de Jesús", desde hace quince años, á raíz de la guerra, entre otros deberes que cumplen cristianas, se imponen el triste, piadoso y patriota de saludar á todas las naves que arriban de España, trayendo en su seno carne española y españolas ansias.

¡Pobres monjitas! Humildes, sencillas "Sier-

vas de Jesús." ¡Qué bien aprendieron el arte divino de conmover corazones y arrancar lágrimas de pura emoción! Porque ese saludo tan lleno de pena y dulce añoranza es una caricia, cálida y santa, que habla á las almas de la patria ausente trayendo á los ojos la visión lejana de un "rancho" modesto perdido entre riscos, del cortijo alegre de un campo andaluz, del hogar sereno dejado hace poco, allá en una peña del golfo vizcaíno... Y á esa visión que engendra nostalgias precede el amargo recuerdo cruel, de fuerzas tronchadas, de sangre vertida en cien episodios de cruenta contienda.

La enseña guerrera que antaño en mano de los conquistadores llenara al mundo de asombro y espanto, ogaño agitada por blancas manos de claustro inspira todo el respeto, todo el amor de las cosas que se sobreviven.

Estos Fabio ¡ay dolor! que veis ahora... Nada más le queda á España en las Antillas. Nada más que estas monjitas españolas y portorriqueñas, que, desde hace quince años, al paso de los barcos que van ó vienen de la península, agitan la bicolor bandera, trazando en el espacio un "Adios" ó un "Bienvenido" contestado por la ronca bocina del buque y por cien pañuelos que se estremecen en el aire y por un grito formidable que exhalan al unísono mil pechos españoles exclamando: "¡Viva España!"

Nada más le queda á España en las Antillas. Nada más, y no es poco.

Tito L. Foppa

Habana. *El Figaro*. Mayo 1913.



LIBROS NACIONALES Y EXTRANJEROS

Rufino José Cuervo y la lengua castellana, por el P. Pedro Fabo.

Gran placer nos ha proporcionado la Unión Ibero-Americana dándonos á leer y á juzgar el libro *Rufino José Cuervo y la lengua castellana*. Cuando años ha vimos el cuaderno que sirvió de avanzada y anuncio del maravilloso *Diccionario de construcción y régimen*, vimos en él tal erudición, que nos causó asombro. Después, publicados los dos tomos de que consta la obra, incompleta por la muerte del autor, y aunque ésta no hubiese ocurrido, por otras causas, comprendemos que uno de los panegiristas de Cuervo la compare á los abismos y *glaciares* de Suiza, que producen el vértigo por la profundidad de la obra, y otro escritor á las Pirámides de Egipto por su altura.

Incompleta y todo, esta obra es el monumento que levantado á su propio nombre por el autor, se ha erigido á la lengua castellana. La deuda de América respecto al idioma, está con creces pagada.

Colombia ha resuelto perpetuar la memoria de Cuervo en marfil ó en bronce, y que se guarde como un tesoro de la Nación hasta la última cuartilla de sus escritos, aun después de publicados. Creemos que

eso no se ha hecho con escritor alguno. Representantes de las naciones americanas reunidos en Méjico, habían propuesto que se votase en los presupuestos una cantidad considerable para que no se interrumpiese la publicación del *Diccionario*.

A tan insigne sabio, llamado el príncipe de los filólogos españoles, más célebre que Grimm y más que Littré, ha dedicado su obra premiada en Bogotá el P. Agustino recoleto Pedro Fabo, que ya nos era conocido como poeta y cultivador de lenguas americanas. Este americanista es compatriota nuestro y entusiasta de América y Colombia. Humanista de buena cepa, sabe apreciar los trabajos de humanistas como Cuervo y Caro. Nos dice que Cuervo, nacido en Bogotá en 1844, de una familia de escritores y hombres de Estado, de sabios religiosos y de excelentes patriotas, habiendo venido á menos, muerto su padre se dedicó á la fabricación y venta de cerveza con sus hermanos; que enseñó latinidad en colegios; que pasó treinta años en París, donde falleció, dedicándose á su magna obra y conservándose puro, irreprochable en aquella Babel moderna, donde al lado de mucho bueno hay tanto malo. Allí fueron á buscarle diplomas de Academias y Sociedades, la condecoración de la Legión de Honor y el nombramiento de doctor en filosofía *honoris causa* de la Universidad de Berlín. Pero lo que vale más que la ciencia, la virtud, distinguí entre infinitos á Cuervo; su caridad era tal, que más de una vez se quitó la camisa dentro de los portales de París y probaba cuánto valía dándosela á los pobres; todos los días oía misa y comulgaba, y murió teniendo á su lado el Kempis y el oficio de la Virgen, habiendo él mismo preparado el altar para recibir al Señor en su última enfermedad. ¡Qué envidiable vida de sabio y de santo!

Como interesa cuanto se refiere á estos hombres, diremos que la interrupción del Diccionario no tanto se debió á la modestia del autor (caso que hubiera sido como el de Her ulano en su *Historia de Portugal*), como á tener dudas sobre la autoridad de los mismos textos en que sus teorías se fundaban. Fuera de ésta y de la edad que avanzaba, no hay que buscar otras causas.

Dejó su fortuna al hospital de San Juan de Dios, de Bogotá, con otras fundaciones y un crédito anual para premiar en Bogotá al mejor y más honrado tipógrafo.

Muchas Monografías, los Comentarios á la Gramática de Bello, las *Apuntaciones críticas* sobre el castellano de Bogotá, una Gramática latina escrita en colaboración con Caro, el traductor de Virgilio, son los recuerdos que deja para la ciencia y la Filología, además de los dos tomos publicados del incomparable *Diccionario*.

Pero advertimos que más espacio se dedica á Cuervo que á su benemérito biógrafo. El P. Fabo, á su vez, ha querido levantarle un monumento con los tres tomos de la obra, que tal vez dure más que la estatua. Dedicados al sabio los dos tomos primeros, el tercero comprende una mínima parte de las cartas dirigidas á Cuervo desde muchas naciones. ¡Ojalá pudieran reunirse las respuestas, porque no dejaba carta sin contestar, y guardaba hasta la última línea de las que amigos y desconocidos le enviaban!

Pocos lances ofrecen las biografías de los hombres de estudio, y casi ninguno las de los que renuncian á la política, entre los que nuestro Cuervo figuraba. Lo que nosotros vimos al ordenar nuestros estudios respecto á Bello, también lo ha visto en los suvos sobre Cuervo el P. Fabo. ¡Pero cómo distraen á los amigos de la ciencia los semiclaustales trabajos de tales sabios! El P. Fabo no es un mero biógrafo, es con frecuencia un crítico de los que suelen producir los claustros verdaderos, y no de los que viven en otros, como el de Cuervo, convencionales.

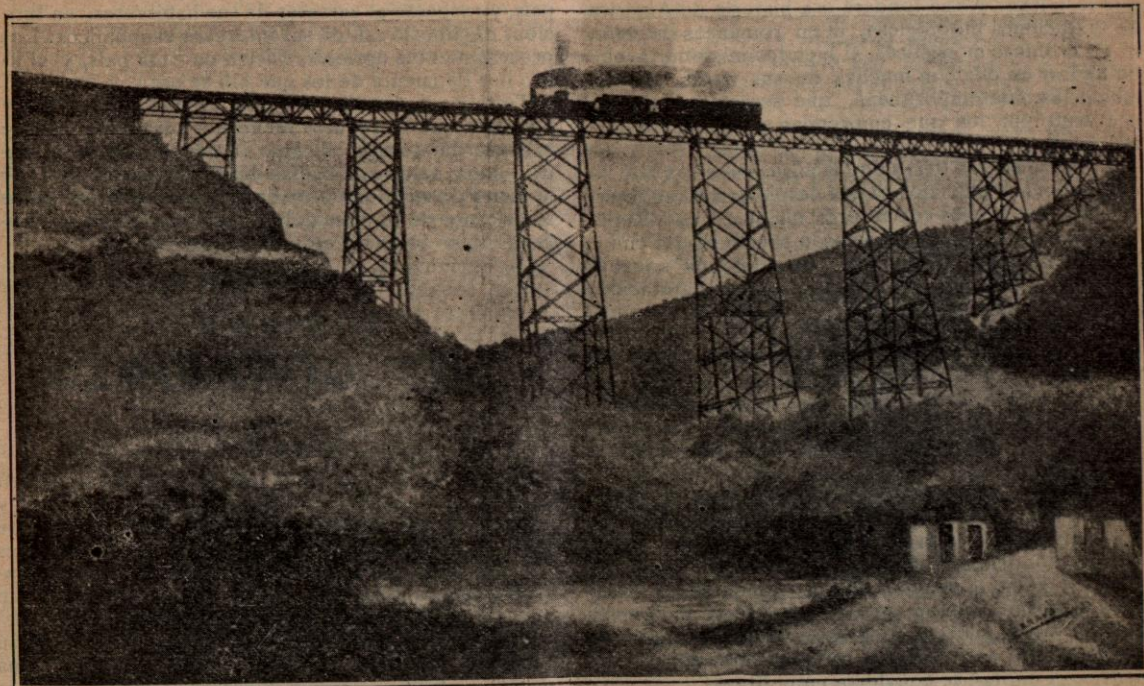
Si estas líneas llegan á ser conocidas por el autor, entienda que no pueden condensarse mejor que él lo ha hecho los aplausos que dondequiera ha recibido el príncipe de los filólogos españoles.

Mucha curiosidad despierta el tercer volumen de la obra en que figuran ilustres nombres de nuestra patria. Empero con esto quedamos á media miel, como suele decirse, porque carecemos de las respuestas de Cuervo. También nos interesa la correspondencia de Roberto Lanz, profesor alemán de castellano en Santiago de Chile, con otro alemán, Hausen ambos maestros de nuestra gramática histórica. ¡Qué no harán, que no sabrán esos alemanes! Lanz pedía, sin embargo, á Cuervo que se les agregase un español para enseñar gramática.

pretensiones, que, sin embargo, á ruegos de amigos ven ahora la luz pública. Es un librito que se recoge con gusto y aunque no pesa no pasa fácilmente inadvertido, porque en brevísimo espacio contiene muy curiosas noticias del Canal de Suez, Ceilán, Singapur y aun de Filipinas; noticias estas últimas que no pueden menos de excitar siempre interés en los españoles. El Sr. Gerlein nos quiere y nosotros debemos corresponder á sus atenciones

El Arcipreste de Hita, edición dirigida por el Sr. Cejador y Frauca.—Madrid, *La Lectura*, 1913.

Por ser un ramo de historia y de los más importantes cultiva nuestro siglo con singular vocación la



GUATEMALA.—Viaducto Estrada Cabrera, sobre el río de las Vacas.

No ha mucho tiempo la Unión Ibero-Americana trató de buscar colocaciones á profesores españoles en América, y las respuestas de varios Estados no fueron muy satisfactorias. La falta de intelectuales en la emigración es más funesta de lo que se cree generalmente. Entre los alemanes emigran todas las clases y entre los ingleses lo mismo, lo que no produce á los respectivos pueblos escasas ventajas. Las cartas de Lanz y Cuervo son una lección que no debe ser desatendida ni olvidada.

Mucho más pudiéramos decir de la obra del padre Fabo que es de las que se ven pocas veces; pero otras obras llaman nuestra atención y á su examen pasamos.

De Cádiz á Manila, por Federico Gerlein. — Alvarez y Rodríguez. Cádiz, 1913.

Un joven marino colombiano que de su país vino al nuestro para hacer la carrera y aprender su profesión en las escuelas españolas, después de la práctica reglamentaria quiso tener otra en un buque de la Compañía Transatlántica de Comillas y emprendió un viaje á Filipinas y la describió en cartas íntimas y sin

historia literaria, con la salsa además de la crítica, porque no se contenta con ediciones á lo Sedano. El donoso Juan Ruiz es uno de los autores predilectos de nuestro tiempo y no hay que extrañar que se multipliquen sus reimpresiones, y si éstas son dirigidas por ingenios como el Sr. Cejador, claro es que estos libros más acaso que deleitan, instruyen. Abundantes gloriados de aquellas palabras que hoy es difícil entender; notas críticas y bibliográficas, por las que debe interesarse quien por el original se interese, no han de faltar y no faltan en los dos tomos que se dedican al *Libro del buen amor*, y que por lo mismo que no pueden ponerse en manos de todos, necesitan rodearse de un vallado de erudición para que no los manejen sino los que deben consultarlos, y como pocas veces hemos tenido ocasión de hablar del señor Cejador, aprovechamos la ocasión presente para decir que cada día apreciamos más sus trabajos. Son tan contados los que á esta clase de voces hacen coro, que por débil es que sean, como la nuestra, no deben quedar calladas.

Quando nuestros editores tan escrupulosos á su manera y tímidos en la elección de obras hacen estas reimpresiones, no creemos que cedan á la sugestión

de los eruditos, por lo común menos que medianos hipnotizadores, sino que han tomado el pulso á la opinión y han visto que esta clase de libros se leen y aun se buscan, de lo que mucho nos congratulamos.

¿Qué ha valido á la tierra alemana su celebridad de sabia más que la elección de temas raros, antiguos, exóticos é interesantes?

* * *

Rasgos biográficos de José Segundo Decoud, por *Rafael Calzada*.—Buenos Aires, 1913.

La historia de las naciones americanas va preparándose con monografías biográficas, en las que no siempre piensa la vieja Europa aunque bien conoce que le faltan. No se fundará esa historia de América en tradiciones mitológicas, ni en romances de *gesta*, ni en crónicas monásticas, si bien los misioneros han de figurar en ella con muchas de sus obras, sino en memorias contemporáneas, que serán consultadas con fruto por los que emprendan obras de importancia.

El Paraguay, la tierra de los misioneros, es hoy la de los buenos patricios que la despiertan de su letargo. Siempre vemos con interés cuanto á esta República se refiere, y hoy tenemos la suerte de dar cuenta de dos buenos libros que han salido de aquellas prensas. Allí donde todo ruido tenía su habitación; donde las ciudades eran cárceles, y los pueblos desiertos, y los Gobiernos una disfrazada tiranía, alentaba un pueblo que daba soldados como los nuestros de Rocroy, murallas más que batallones, y pasadas las épocas de Francia y los López, vino la de los Decoud y comenzó á pensarse en que el país puede contener con todo desahogo más de veinte millones de pobladores.

Decoud, á quien se dedica el libro de que hablamos, periodista, político, filántropo, nacido en 1848, en no muy larga vida acometió empresas que merecen ser conocidas y apreciadas en Europa. América, bien así como la antigua Roma, puede tener hombres al mismo tiempo militares y civiles, de pensamiento hoy y mañana de acción, lo que no vemos en Europa. Allí el político se hace militar: aquí, al contrario, el militar se convierte en político.

El libro á que nos referimos, trata sobriamente una bien aprovechada carrera, de más obras que años, y recoge los ecos de la prensa de la América del Sur, todos laudatorios.

Con estas líneas enviamos un cariñoso saludo al autor, nuestro amable amigo Calzada que, casado con una dama paraguaya, á quien tenemos el gusto de conocer, y familiarizado con los hombres y las cosas de Asunción y de toda la república, sabe lo que ésta vale y lo que de este miembro de la gran familia hispano-americana podemos prometernos.

Los que deseen conocer las antigüedades religiosas y en cierto modo sociales del Paraguay, deben leer á Charlevoix y las *Cartas edificantes*, y á Lugones, mientras los que aspiren á conocer el Paraguay político y moderno no deben olvidar este libro de Calzada.

* * *

Apuntes relativos al porvenir de la agricultura y ganadería en el Paraguay, por *Carlos R. Santos*.—Asunción, 1912.

Gran tesoro de materiales y fuentes de información va reuniendo para el estudio de las naciones del Nuevo Mundo la Unión Ibero-Americana. ¡Quiera Dios que alguien debidamente las aproveche, porque es más necesario cada día que sepamos lo que son aquellas naciones y que ellas nos conozcan. De otra manera, nuestros pobres emigrantes á cada paso que den tro-

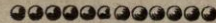
pezarán y caerán como el que ha perdido el inestimable don de la vista, ó al menos camina con los ojos cerrados.

Y esas naciones pueden en dos grupos dividirse: unas están, por decirlo así, á la vista y sobre el mostrador: Méjico, Buenos Aires, Venezuela, el Brasil; otras escondidas, como Bolivia y Paraguay, que es preciso buscarlas, y otras menos afortunadas á la vista están y quizás demasiado, y no son buscadas como deberían serlo, como las cinco repúblicas del Centro, cuya vida se ha detenido, como la de Ezequías, en el cuadrante de la historia.

El autor del librito que anunciamos da á conocer en breve número de páginas cuanto á los nacionales y á los emigrantes interesa y las producciones del país, y respecto al carácter de sus habitantes, en función, digámoslo así, de sus intereses económicos. Los procedimientos agrícolas varían en cada país, y el libro nos da cuenta de los que allí se usan.

Trata de la vainilla, del café, del tabaco, del añil y del *mate*, que tan gratos recuerdos suscita en el que esto escribe de aquel tiempo en que lo tomaba en Madrid como se toma á orillas del Plata, preparado por la mano de su adorada madre. Como muchos libros americanos de su clase debiera ser conocido—y seguramente no lo ha de ser—de los españoles.

Antonio Balbín de Unquera.



LOS GORRIONES

(CUENTO)

Aquel sol de verano á las dos de la tarde, en medio del campo sin reparo, ofendía la vista y traía fatiga al corazón, que se abrasaba con el aire de fuego. Maruja no podía más, y movía los pies tropezándolos en los hoyos y en los terrones. Quince cuadros desde la estación, al rayo del sol, sin un descanso, y con aquella hambre pesada del mediodía mordiéndole dentro, en la poca fuerza de su cuerpecito de judía sin savia. No había traído una mala sombrilla, y bajo su pobre sombrero de paja floreado con margaritas de trapo, su cara flacucha y desmarrada se encendía de la sangre anémica, densamente amoratada sobre los pómulos sin carne.

—Me abraso, Pepe. No puedo más.

—Agárrate á mí. Poco falta. Allá descansaremos.

Pepe se puso á su lado, y dejó tomarse del saco. Ahogábase de calor, y de cuando en cuando alentaba fuerte y se pasaba el pañuelo por la cara, en procura de alivio. A cada instante levantaba los ojos y miraba el campo á través, hasta lo lejos, más allá de aquel reverberar fatigante bajo el combo é inmenso azul pleno de luz. Una tristeza de cara enferma, de alma cansada, le debilitaba los gestos, y su larguirucha silueta de jovenzuelo aventajado por ingentes ajetreos, se encogía mecándose penosamente sobre el trabajoso camino. Tornaba á su casa, después de cuatro años, sin salud, sin ilusiones, vencido, en busca de un piadoso socorro, de un sencillo amor de hogar que le diera un intenso reposo y un nuevo florecer. A los veinte años había huído del solar paterno, en el primer impulso de rebelde libertad, en busca de amor y de horizontes. A los veinte años dió su primer beso á aquella joven mujercita que iba á su lado, y con ella hizo su nido en un cuarto barato, sin cielo y sin sol. Volvía ahora como quien vuelve al pasado, en busca de viejas emociones y de olvidadas aguas milagrosas. Maruja levantaba á veces hacia él la cabeza y le

miraba en silencio con sus ojos buenos de chiquilla grande, á ver cómo miraba. Sentía por su Pepe ese querer incondicional de los que han dado todo para estar en la inferior condición de esperarlo todo. Alma, carne, sacrificios, fuerzas.

—Tengo miedo, Pepe. ¡Tu padre no te ha de perdonar!

—¿Por qué no? Yo soy más que un hijo, un enfermo. Y si no lo quiere por mí, lo haré por los dos...

Maruja suspiró.

—¡Quién sabe! Los viejos tienen el corazón envejecido. Los viejos odian á la gente joven.

En el silencio desierto de la tarde, en la amplia llanura luminosa, la pareja se movía lentamente como dos trazos de color sobre el amarillo de los pastos resecos. Maruja jadeaba de cansancio, y de cuando en cuando chasqueaba la lengua flácida y astringida por la sed.

—Me abraso, Pepe. No puedo más.

—Ya llegaremos, Maruja. Poco falta. ¡Mira!

Y elevando el brazo enseñó Pepe á la endeble chiquela unas casas que asomaban apenas en la lejanía hundida. Unos retazos de huerta menuda mancharon de verde el amarillo del campo, y sobre ellos hervía el fuego de la atmósfera como una gran sombra gaseosa. Maruja miró largamente unos segundos, é imaginó por detrás de aquellos canteros lejanos, en derredor de los humildes techos agazapados como casi juntos á la tierra, una vida solitaria y pobre, pero que tenía de esa saludable sencillez pastoril de los campos sumidos en la naturaleza.

—Casa es más allá. Tiene en la puerta un árbol que plantó abuelo Pepe cuando compró el solar. Más de cincuenta años.

—Más que tú y que yo.

—Casi como padre. ¡Han habido tantos nidos!

—¿Tú los has visto?

—Sí, los he tenido en mis manos. En el alero golondrinas. En las ramas, torcaes y gorriones. Pero no se coge uno, ¡todos se van! Echan las plumas y vuelan. ¡Nido abandonado, nido que no sirve!

Maruja bajó la cabeza y calló un instante mientras montaba trabajosamente los pies sobre los inseguros terrenos.

—¡Pobrecitos! ¡Hacían bien! ¡Querrían tener su nido!

Pepe volvió hacia ella la cabeza y le sonrió con ternura.

—Como nosotros...

—Sí, como nosotros...

Siguieron la ruta sobre la tierra sin cultivo, que asoleada intensamente, alentaba un vaho de fuego que olía á trojes y á hierbas silvestres. Poco á poco fueron delineándose en el horizonte las casas y los plantíos. Por encima de un techo asomó la frondosa copa de un árbol, redonda como una gran cabeza.

Pepe y Maruja tomaron una senda ondulante y escondida á veces bajo los tallos desmelenados y marchitos de los hinojos, acremente olorosos. Una lagartija verde corrió zigzagando y estremeció á los pastos. Maruja tembló.

—¡Boba! No hace daño. Toma el sol.

Pasaron las primeras casas de vecinos, con sus pedazos de siembra y sus jardincitos empalizadas con cañas. Algunos gallos, sorprendidos en el camino con sus familias, dieron la voz de alarma, y huyeron desbandados hacia los graneros. Una paz de infinito reposo hacía como dormir á las casas en un sueño de sol y de huerta. El tejado del tío

Pepe, viejo y destrabado por los desgastes y el castigo de las intemperies, asomó al fin en una vuelta, bajo la sombra apacible del añoso árbol familiar.

—Mira, ahí es. ¡Está padre! Ganas tengo de volverme. Me da miedo. No mira. No nos espera.

Pepe y Maruja se acercaron lentamente, buscando los claros de tierra para evitar el crujir de las hojas secas. Pepe habló en voz baja.

—Empieza tú. Puede que le enternezcas.

—No, tú. Yo no sé decirle...

El le tiró de un brazo.

—¡Calla!

Anduvieron aún unos pasos. Pepe tosió fuerte. El viejo padre volvió con extrañeza la cara, y miró. Miró unos segundos, inmóvil en su silla, sin decir una palabra. Los pobres chicuelos se detuvieron y le miraron también llenos de temor.

Una lividez afiebrada por la fatiga y el sol les emblanqueció las chupadas mejillas. ¿Cuál iba á ser la primer palabra?

El tío Pepe bajó al fin la cabeza, miró al suelo, chupó lentamente su pipa encendida, y quitándosela luego de la boca, se volvió de nuevo hacia su hijo:

—¿Qué haces?

—Nada. Venía...

Maruja temblaba mirándole. Aquella cara morena de viejo labriego, arrugada, informe, hundida en la barba, entrecana y sucia por el descuido y el tabaco, le hizo pensar en los terribles pastores de los cuentos de la abuela Carlota, que según su decir, se comían cocidos, en los bosques, á los pobres niños extraviados. El tío Pepe era canario. A pesar de sus treinta años de América, había conservado el sello nativo de las lejanas y miserables islas perdidas en el mar africano. Labrador en su tierra, labrador continuaba siendo en la emigración. Nacido en los surcos, criado detrás de los bueyes uncidos, perfilado por todas las intemperies, su persona había sido en la vida como un terrón de tierra que hubiese crecido hasta envejecer. Por ignorancia rebelde odiaba al pueblo y á la gente leída, y mantenía aquel su espíritu canario llorón é indolente, y su lenguaje abreviado y pintoresco de lugareño.

—¿Y no te sientas?

El tío Pepe se balanceó en la silla y miró á un lado y á otro como buscando algo. Su hijo también miró en rededor.

—No, gracia. No estoy cansado.

Por unos instantes guardaron silencio. El viejo sacó un pañuelo de hierbas y se peinó lentamente la barba. Unas gallinas escarbaban en unas basuras, é hicieron fulgir al sol unos pedazos de vidrio. Un poco más lejos, un carro herrumbroso y deshecho volcado hacia atrás junto al brocal de un pozo, levantaba al cielo sus varas descoloridas, como un largo par de brazos que imploran una desesperada piedad por su miseria y su vejez. De cuando en cuando Maruja y su Pepe suspiraban y se limpiaban el sudor, agobiados de fatiga y llenos de embarazo.

—Alate pa acá, si quieres. ¿Y qué vienes á hacer?

—A quedarme...

El tío Pepe se enderezó en su asiento y miró á su hijo un instante como si quisiera pegarle con los ojos.

—¿A quedarte?

—Sí...

—¿Y con qué? ¿Traes algo?

Pepe bajó la cabeza. Su padre hizo un ademán.

—¡Ah! Conque te vienes así, con las manos limpias, como si fuera lo tuyo. ¿Te crees que yo fabrico? Cuando no se hace falta, ¡demontré!, los padres estorban. Cuando las tripas bailan, á casita

de los viejos que son el paño de lágrimas. Ellos pueden empeñar hasta la camisa; pa eso son padres. Ellos pueden morir, ellos pueden reventar, ¡demontre!; pa eso son viejos. Los hijos... ¡picos de cuervo! ¿No? ¿Sabes cómo hemos enterrao á tu madre? Por suscripción entre vecinos. Así, como lo oyes. ¡Por suscripción! Gracias á doña Francisca y á la madre Liboria que han dao la mortaja y han compra el cajón. Ni velas. Ni acompañamiento. Ni pa rezar el rosario. ¡Ni pa ná! Abandonáa ¡jinojo! como una apestáa. Una noche entera, solo con la muerta entre cuatro terrones. Al cementerio lo mesmo, casi solos. Ganas tuve de echarme de una vez junto á la vieja. ¡Desagradecio! Te mandé pedir unos pesos y me mandaste una limosna, un poquito de plata que cabía así, en un puño. Ni pa velas tuyas, ¡pchs! ¡Miserable!

—No tenía más.

—¿No tenías más? ¿Ni pa tu madre, ¡jinojo? ¡Ya que no quisiste venir á verla, debiste mandar con

La luz encandila, y ambiciosa, se quema las alas... y la vida. Dimpués... ¡á morirse!.. ¿Por qué te juiste de casa? ¿Te faltaba algo?

—Yo quería...

—Sí. ¿Alzar el vuelo, verdad? Ser libre, así, por tu santísima voluntad, como si tu madre y yo, que te habíamos criado, juéramos unos palos vestidos, ¡demontre! ¿Y todo pa qué? Pa juntarte con esa... ¡mire usted la facha! enclenque, desabría, con el pellejo solo, un güeso de dedo...

La miró de abajo á arriba, y examinándole el sombrero, concluyó:

—¡Mal impleás de flores!

—Usted no me daba permiso. Usted sabe que yo la quería...

—¡Demontre! ¿Vale más una... chaucha esmirriá de esas que todos tus padres? ¿No podías esperar á que nosotros nos muriéramos? La osamenta está vieja... Dimpués... todo era tuyo. El campo, los cuatro ladrillos, los cuatro animales. Te alzabas con



BRASIL.—Vista de una hacienda de café en el Estado de San Pablo.

qué enterarla! Muy bien que andabas de parranda por los tratados. El hijo de comadre María te vió. ¡No lo pues negar! ¡Pa porquerías, si tenías! ¡Pa nosotros, desgalichao, una escupía!

—Me la habían dado. Yo no tenía...

—Se hubiera vendido usted, ¿oye, mocosos? ¡Era pa tu madre de cuerpo presente!

El tío Pepe dejó de hablar y empezó á limpiar la pipa, golpeándola lentamente en los dedos. Maruja se apretaba á su Pepe como pidiéndole socorro. Un desmayo de hambre y de angustia les dobló los polvres cuerpos consumidos. Se sentían vencidos, como víctimas á merced del victimario. A veces les cruzaba un rápido pensamiento. ¿Por qué habrían venido?

—¿Y... es ésa?—exclamó de pronto el viejo mirando á Maruja de reojo.

—Sí, sí, señec.

El tío Pepe hizo un gesto de desprecio.

—¡Conque á quedarte!

—Sí, estoy enfermo.

—Se hubiera quedao en el campo, que nadie se enferma. ¡La suidad! ¡La suidad! ¡Me voy á la suidad! ¡Como si fuera al cielo! ¿Y qué? ¿Qué vida hacen allá, en esa inmundicia, que todos güelven tísicos, muertos de hambre, con los güesos pe-laos?... Mariposa que desconforme de andar por el campo se mete en la pieza porque está la lámpara.

todo, y te casabas con quien te diera la gana, ¡á mí qué me importa! ¡Hasta con una negra!

El viejo levantó los hombros con desprecio y se encorvó sobre las rodillas. Después volvió la cara hacia su hijo, y continuó sin mirarlo:

—Aquí no hay na. ¡Na! Todo consumió. Todo viejo. Mira: ahí está el carro. Fijate. Hecho pedazos. Ni pa leña sirve. La casa cayéndosele el revoque y llena de goteras. Ni teja sana ni puerta que cierre. El campo, tú lo ves, Pelao. Achicharrao. Sin una mala hierba. Rajao de reseco. ¿Sabes lo que queda? El agua del pozo, el perro cansado de vejez y de sarna, y esas cuatro gallinas que me van dando el bocao que me llevo á la boca.

Pepe miró las gallinas, que llenas de holgante gozo, seguían escarbando las basuras. Un sentimiento de egoísta deseo le hizo pensar en el buen caldo que darían para él si, enfermo como estaba, pudiera quedarse en aquella apacible casa paterna. El padre le vió mirarlas, y por un egoísmo reflejo, se incorporó rápidamente y las espantó con un ademán.

—Todos los mocosos del contorno se han dido del pueblo, á la suidad. Todos se han dido, bándada de gorriones cansaos de nido, á buscar barrotes de jaula y á perder la salud, y el cielo, y el sol, y las alas... Sí, ¡demontre! ¡Alas que no vuelan más! ¡Alas que se han quedao sin alma y sin plumas! ¡Alas muertas! ¡Sanos han volao todos! ¡Sanos

como la vieja tierra, madre de los pobres, que tienen siempre sangre joven en sus primaveras y en sus margaritas! Algunas han dejao allá lejos los güesos, no se sabe dónde, entre la mugre de los conventillos ó entre la carnicería de los hospitales. Al hijo de la tía Ediviges lo matacon en una güelga. Comadre Felipa perdió el muchacho cocido á fuego lento frente al horno de una máquina. La chica Casilda, metía de loca con la pierna al aire por esas casas perdías. ¿Y Toñito, y Laureano, y el hijo de la finá Marcela? ¿Sabes cómo han venío? Muerto de hambre el uno, comiéndolo los bichos, con una mano atrás y otra alante. El otro echando la vida por la boca, y el de la Marcela más amarillo que el pasto seco, con una entericia que parece un difunto que se mueve... ¡No, jinojo! ¡Así no se vive! Pa volver así no se sale de las cuatro paredes de sus padres. Pa volver como tú, descarnao, peor que los perros, con el pellejo pegao á los güesos. ¡Gorriones! Si han conocio ustedes más salud que la familia y más gracia de Dios que el campo. ¡Gorriones! ¡Gorriones!

El tío Pepe calló y levantándose de la silla les volvió la espalda.

—Si quieren descansar, descansen. Pero aquí no hay ná. ¡Ná!

Y echó á andar despacio hacia el pozo del agua, paso á paso, tropezando los toscos zapatos en los guijarros prendidos á la tierra.

Maruja miró á su Pepe, comenzó á hacer unos pucheros, y se echó en sus brazos gimoteando. Estaban perdidos. ¡El tío Pepe no los quería!

—No llores, Maruja. Dios dirá. ¡Volveré al pueblo, me iré al hospital!

—¡No! ¡No!

Y la chicuela, como si ya lo perdiera, se abrazó aún más y anudó sus manos por la nuca.

—¡No, Pepe! No faltará quien te socorra.

El viejo, junto al pozo, empinó el balde con las dos manos, y comenzó á beber. Después sorbió el agua de los labios, se limpió la boca con los dedos, y se quedó mirándolos. De pronto exclamó:

—¡Muchacho! Y ésa, ¿ha tenido siquiera?... é hizo un ademán.

—Si...

—¿Cuántos?

—Uno...

—¿Chico ó chica?

—Chico,

—¿Y cómo se llama?

—Pepe...

—¿Pepe?... ¿Por tí... ó por mí?

—Por usted...

—Bueno, gorriones... Traígamelo á casa. Se comerá lo que se pueda. ¡Pero si quiere cuando grande dirse como tú, le cavo un hoyo y lo entierro vivo!...

Una ternura, una alegría honda de agradecimiento, hizo reir y llorar á los dos muchachos, como cuando llueve y hace sol. Les parecía más grande la vida y más hermoso el viejo abuelo.

Manuel Medina Bentancort.

Montevideo, 1913.

oooooooooooo

NICARAGUA

Nicaragua acaba de pasar por una de las crisis más tremendas de su vida política. La sangre y la muerte han puesto espanto en los

ciudadanos, una vez más; han revivido antiguos odios inmotivados; la miseria y el hambre han esparcido sus horrores en el país debilitado. ¡Y cuán buena y generosa tierra para el trabajo, para las iniciativas industriales! No entraré en el liso y pantanoso terreno político. Pensadores y viajeros de juicio creen en que la penetración pacífica del vecino potente concluirá con la nacionalidad. Entretanto véase, en extracto, su vida histórica. Los famosos hermanos Contreras hablaron los primeros de libertad, en el siglo décimosexto, y cabezas de la sublevación, fueron, vencidos, á perder la vida á Panamá. Fué, pues, allí, donde, en el continente, se quiso primero ser libre de la dominación española. Cuando Centro-América se constituyó en República Federal, después de la independencia, en 1821, Nicaragua fué un Estado de la Federación. Lo gobernaron Cerda, Herrera y Núñez. República autónoma, á su vez, en 1841, tuvo por jefes á Buitrago, Pérez, Sandoval Guerrero Ramírez, Pineda, Chamorro, que tuvieron el nombre de Directores Supremos. La Presidencia se inicia en 1854, con Frutos Chamorro, y le siguen Martínez, Guzmán, Quadra, P. J. Chamorro, el general Zavala, Cárdenas, Sacasa y Zelaya. Una revolución, sonora, hizo abandonar el poder á este último y fué Presidente por poco tiempo el doctor Madriz, é quien sucedió provisionalmente el general Estrada, sustituido por el actual mandatario doctor Adolfo Díaz.

Nicaragua tiene como página principal de su historia la segunda independencia, cuando se vió libre de la ocupación del filibustero yanqui William Walker, con el apoyo de las repúblicas hermanas, especialmente de Costa Rica.

Nicaragua tiene su nombre de Nicaraó, cacique cuya figura podréis apreciar en las historias de Indias. La limitan Honduras, Costa Rica, el Atlántico y el Pacífico. Varios libros hay con datos sobre esa región centro-americana; pero ningún autor os será más útil, si queréis conocerla, con sus recursos y su vitalidad, que M. Desire Péctor, francés laborioso y estudioso, Consejero del Comercio Exterior de Francia, y que, durante largos años, ha tenido á su cargo consulados de repúblicas de Centro-América, á las cuales ha procurado hacer conocer y valer en numerosos libros, folletos y artículos de periódico. La América Central y sobre todo Nicaragua y Honduras, deben mucho á la diligencia y al buen sentido del distinguido M. Péctor.

Los datos que siguen son extraídos de su importante obra "Les richesses de l'Améri-

que Centrale”, que lleva un prefacio del finado M. Levasseur, el ilustre administrador del Colegio de Francia. Así como todos los datos sobre las otras repúblicas han sido extractados de las valiosas monografías de diferentes autores, publicadas por el señor Eduardo Poirier en su obra voluminosa “Chile en 1910”.

Nicaragua, para su comunicación con el mundo, tiene puertos en ambos Océanos, que pueden llegar á ser de gran desarrollo. El de Cabo de Gracias á Dios—que vieron los ojos de Colón—está señalado para un porvenir brillante. Se llamó algunos meses Puerto Dietrick, por concesiones hechas á un fuerte especulador de ese nombre. Está servido, aunque irregularmente, por la *Atlas Line*, la Compañía Hamburguesa y la *Prinzapolka exploitation C.*, recorren los ríos Grande, Prinzapolka y Onaona. Bluefields es un hermoso puerto, capital del departamento de Zelaya—ignoro si los rencores políticos hayan hecho cambiar de nombre á esa región—y da acceso, por su situación en la embocadura del río Escondido, á toda la región donde se cría la banana del departamento, al distrito del Siquía (Rama) y á las minas de oro del departamento de Jerez. En la aduana del Bluff está instalado el nuevo faro de ochenta pies de altura, de cuatro fuegos y alumbrado por acetileno; una embarcación á gasolina pone en comunicación á Bluefields con San Juan del Norte. La *Compagnie Générale Transatlantique* remite mercaderías directas del Havre para ese puerto, que está en combinación con la *Bluefields S. S. C.* Hay en el Bluff almacenes de aduanas y muchas facilidades de carga y descarga. Su clima es sano. Los vapores de la *Atlas Line* tocan allí.

Bluefields ha exportado durante el tercer trimestre de 1906, por valor total de pesos 410.806, de esta manera: pesos 136.667 (10.526 onzas de oro): pesos 79.416 (96.916 libras de caucho), el resto en cueros secos y bananas. Monkey Point es un puerto nuevo, en donde se pensaba, durante el gobierno de Zelaya, que comenzaría la línea férrea que, terminando en San Miguelito—en el lago de Nicaragua—se conectaría por vapores con Granada, y desde allí á Corinto por el actual ferrocarril. Es una ciudad de porvenir económico, punto terminal de comunicación interoceánica. En sus alrededores, un tanto al norte de la embocadura del río Punta Gorda ó Caño Madre, se encuentran terrenos excelentes para pastos y cultivos de la banana, del caucho, que como se sabe es una verdadera riqueza, del cacao, del café y de la naranja. La *United Fruit C.* está muy al tanto de todo esto que dejamos señalado. San Juan del Norte es un gran puerto, indudablemente

de mucha importancia, aunque se le haya tenido en abandono y descuido durante los últimos años. Está situado en la embocadura del río San Juan, que se comunica con el lago de Nicaragua, ó Gran Lago, y hubiera sido el final del canal interoceánico por Nicaragua, antes de que este proyecto fuera abandonado por los americanos. En este puerto también tocan, aunque irregularmente, los vapores de las *Atlas Line*.

El precio del pasaje de Granada á New York, comprendido el embarque en San Juan del Norte—ó Greytow, como dicen los anglo-americanos—es de cuatrocientos cincuenta francos; el de San Juan del Norte á Limón, treinta francos en primera, y la mitad en tercera. El flete, para este puerto, por la *Atlas Line*—vía Hamburgo-New York—para vinos y champagnes es de sesenta francos por tonelada.

El Tempisque es otro puerto, en el Estero Real, que da á la bahía de Fonseca. No es actualmente más que un puerto fluvial, pero su proximidad á El Viejo, Chinandega y León, hace esperar que el ferrocarril se extienda hasta allí, y que hagan entonces escalas los vapores del Pacífico. Corinto es uno de los más bellos puertos de ese océano, á 732 millas de Panamá, por mar. Es punto terminal de la línea férrea que sirve á Chinandega, León, Managua y Granada. Desde 1907 está abierto al comercio el nuevo muelle, por el cual todos los navíos deben obligatoriamente realizar sus operaciones. Una Sociedad norteamericana, dueña de tal empresa, se encarga de todo. San Juan del Sur es puerto que utilizan Rivas, y las ciudades y pueblos del Gran Lago, del Valle Menier, etc. Hay allí una oficina de cable submarino inglés.

Ved ahora la tierra de los lagos. El de Nicaragua y el de Managua, situados á unos treinta metros sobre el nivel del mar, se comunican entre sí por el pequeño río Tipitapa. Barcos de vapor pertenecientes al Estado sirven las varias localidades de los Lagos. El de Managua, el más pequeño, tiene una superficie de 650 millas cuadradas, y el de Nicaragua 4.827 kilómetros. Es el mayor de la América Latina. Este lago tuvo una importancia internacional como centro, base, recipiente natural de la alimentación del proyectado canal interoceánico, antes de que se adoptase el de Panamá.

Matagalpa es un centro agrícola y minero considerable. El clima es fresco y muy saludable. Hay una colonia alemana, aunque poco numerosa. Se produce allí café y trigo muy reputado, y hay una irrigación natural digna

de mención. León es la primera ciudad de Nicaragua, no solamente por la población sino por la cultura literaria y científica. Buen mercado comercial. Entre las anticuadas construcciones coloniales hay algunos edificios modernos, muchas iglesias, algunas deterioradas por terremotos. Hay un hospital y casas de salud clínicas cuyo brillante iniciador fué el doctor Debayle. Ferrocarril nacional que une á León con Corinto, Managua, Masaya y Granada. Recientemente, con lo que se llama Los Pueblos. Granada es una ciudad de gran importancia, á las orillas del lago de Nicaragua, final de la vía férrea que empieza en Corinto; embarcadero de los vapores de cabotaje en el gran lago. Ciudad la más civilizada socialmente; centro de fuertes transacciones comerciales y agrícolas, ganado, cereales, café del volcán Mombacho ó Masaya, llamada "Ciudad de las flores," ciudad central nicaragüense, de posición muy pintoresca, clima grato y sano, centro cafetero, comercio de granos, máquina elevadora de las aguas del lago, alumbrado de acetileno. Se distingue también Masaya por sus talentos musicales. Rivas es ciudad interesante, y particularmente, rica por su producción de cacao.

En la costa atlántica no hay caminos terrestres; todos son fluviales, desde el Cabo de Gracias á Dios hasta San Juan del Norte. Así se explica la importancia de la red hidrográfica y el valor de las propiedades agrícolas establecidas en esas riberas. El lago de Managua está servido por un vapor que hace escala en Managua, capital fundada para evitar la rivalidad entre León y Granada, y que ha adquirido bastante importancia, centro de transacciones financieras.

El lago de Nicaragua está servido por vapores de la Compañía Limitada de Ferrocarriles y Vapores Nacionales. Existe también en el gran lago una empresa particular, que reside en Granada, de lanchas para el transporte, precios reducidos, de pasajeros, ganado, granos, etc., entre los puertos lacustres. Hay algunos caminos buenos en el país, relativamente los del Ocotál á León, vía Estelí, y á Managua, vía Matagalpa; el de Momotombo á Matagalpa; de Chimandega á Choluteca, vía Somoto; el de Managua á Boaco, vía Tipitapa; el de Managua á Acoyapa; de Granada á Rivas y al Valle Menier, y el de Rivas á la frontera de Costa-Rica. Hay algunos puentes notables, el de Paso Caballos, de manera principal. Se estableció una línea de automóvil para transportes, de La Paz á Matagalpa. Esta línea iba en progreso, pero el gobierno la compró para el establecimiento de la vía

férrea. En el Centro-América, con la mejora de los caminos, puede hacer mucho la atracción automóvil. Sobre ferrocarriles los datos son los que siguen:

Las líneas de explotación de los caminos de hierro, en 1905, alcanzan á 230 millas. Su valor se estima (vías y material) en pesos 2.700.000. El ferrocarril del Pacífico se divide en tres secciones: 1.^a—División occidental, que comprende la línea de 66 millas 26, prestando servicio entre: Realejo por el puente metálico de Paso Caballos, Chinandega (un ramal de 4 millas 92, conduce de El Viejo á esta ciudad futuro punto de unión del gran trans-americano para Honduras), Chichigalpa (ramal para las propiedades azucareras de San Antonio), Posoltega, Quezalguaque, León, La Ceiba, La Paz (en esta localidad, distante 38 millas de Managua, se encuentra un ramal de 9 millas 91, sobre el Momotombo y el lago de Managua) y Nagarote, según la división oriental que tiene una extensión de 62 millas 80; esta línea parte de Nagarote, pasa por Meteare, los Brasiles, Managua (Sábana Grande), Portillo Campuzano, Ninguirí, Masaya (aquí un ramal de la división sur), San Blas y Granada. Tercera división sur, que comprende 27 millas 92. Esta línea parte de Masaya, Catarina, San Juan, Los Cafetales de Niguinohomo, Masatepe, San Marcos y Jinotepe; después Diriamba.

Otras líneas: la que sale de Monkey Point (Atlántico) habrá terminado ya en San Miguelito. Tiene tal importancia, no sólo para Nicaragua sino para toda la América Central, que en su día Nicaragua tendrá una magnífica vía de comunicación interoceánica. Los trabajos de Managua (Sábana Grande) á Matagalpa, y Jinotega, con facultad de prolongarse hasta San Miguelito y con ramales á Boaco, sobre Estelí, Prinzapolka y Río Grande están muy adelantados.

La Panamericana se aproximará cerca de Somotillo á la línea hondureña de Choluteca, después á la de Corinto y Granada en las cercanías de Chinandega, separándose de ella, sea por Jinotepe, sea por Granada, para llegar, vía Valle Menier y Rivas á Peña Blanca, á la frontera de Costa-Rica.

El servicio de correos cuenta con 139 despachos y el telegrafo sumaba en 1906 la cifra de 5,300 kilómetros. El teléfono, sistema Roulez, tiene 560 millas en explotación. Además cuenta con cables submarinos locales: del puerto de Corinto á Cordón y del puerto de Blufffields á Bluff.

La cal se vende por fanegas; la de Campu-

zано es excelente y la de los nacimientos de Jinotega. En Nueva Segovia, una compañía americana explota un rico nacimiento de cobre. En Cinco Pinos, cerca de Somotillo, hay carbonatos y sulfato de cobre, aligado al oro, que contiene 16 por 100 de cobre. El jaspe, filones de níquel, aligado de cobre y de sulfato de hierro y el ocre rojizo y amarillento, existe también; pero en lo que Nicaragua es verdaderamente rica, es en filones de oro, sobre todo en la parte limítrofe de Honduras y en la región de La Libertad.

El salitre abunda en Jinotega, como la sal,

en los bosques vírgenes de los departamentos de Zelaya, Jerez, Matagalpa, Nueva Segovia, Eselí y Jinotega, en las comarcas de Cabo Gracias á Dios y San Juan del Norte, y en los distritos del Liguia, de Río Grande y de Prinzipolka. En los departamentos de Rivas, Jerez y Matagalpa han comenzado ya á implantar cultivos.

La cera vegetal se encuentra en las Segovias, en Jinotega, Matagalpa, etc., á 1.600 pies de altura. La explotación de grandes plantaciones de coteles adquiere cada día más importancia y una nueva impulsión se dará



BOLIVIA.—Catedral de Potosí.

producto hasta ahora muy abandonado. En Nicaragua, como en todo Centro-América, debían instalarse salinas modelos como las que se crearon en Tonkin. Los manantiales minerales, termales y termo-minerales abundan, mencionando principalmente los bicarbonatos sódicos, cuya composición es similar á la del Vichy francés.

En maderas hay también una riqueza: se encuentran entre otras el ébano, flor blanca, gabilán, ñambar, granadillo blanco, guaeneo, iguana verde, laurel real, limoncillo, madera negra, madroño, manzano, suelero, monocaje, níspero, níspero colorado, palo de carbón, palo piedra, panamá, pochote, guiriquis, guizarra blanca y colorada y sándalo.

El caucho se encuentra en estado silvestre,

á este cultivo con motivo de la fundación de una fábrica de molienda de nuez de coco, de destilación de su aceite y de fabricación de manteca vegetal.

El tabaco es por toda Nicaragua de excelente calidad, sobre todo en la zona de los altos Ticuantepe, Ninguirí, Masatepe Jinotepete. El café crece sobre todo su territorio, contando con más de 70 millones de árboles que producen 32 millones de kilos, y se realizan en 20 ó 25 millones de francos. Desde luego que estas plantaciones no son sino el comienzo, pues aumentarían como por encanto si los medios de comunicación fuesen más fáciles y más baratos.

La calidad del cacao es notable. Para confirmarlo basta con gustar la bebida nacional

del país, el famoso "tiste" de excelencia tal, que se vende en Nicaragua al mismo precio que en los Estados Unidos y más caro que el cacao de Venezuela y del Ecuador. Se exportan anualmente más de 30.000 kilos; pero esto no es sino una ínfima parte de su producción, que se agota en el país. Con el tiempo, el cultivo y la exportación aumentarán visiblemente. La banana se cultiva en todas partes de Nicaragua, sobre todo en Zelaya. Los vapores van todos los meses á cargar al pie de los terrenos de cultivo, sobre la costa Atlántica. El maíz, el azúcar, cuya producción asciende á 15 millones de kilos; el algodón, esa materia textil que los norteamericanos tanto encarecen y que en Centro-América tiene precios bajos y es de calidad excelente, se produce en abundancia, y al abrir sus puertas á otros mercados, sobre todo á España y Francia, aumentarían considerablemente.

En este país, en 1906, había 1.200 cabezas de ganado. Hay fuertes transacciones para las Antillas, México y hasta los Estados Unidos. Las langostas abundan en la costa atlántica; y las ostras comestibles, concha nácar ó madre-perla, se encuentran, sobre todo, en el Golfo de Fonseca.

Hay fábrica de azúcares que producen 70.000 quintales de 46 kilos de azúcar blanca, pura, refinada, que se exporta en parte á San Francisco, á El Salvador, Honduras y Panamá. Hay fábricas de jabón, cerillas y bujías.

Resumiendo: los principales mercados comerciales son: Bluefields, puerto de exportación muy considerable de bananas etc., para los Estados Unidos; Boaco, centro agrícola; Cabo de Gracias á Dios, centro de exportación de productos agrícolas y mineros; Chinandega, centro cafetero; Corinto, puerto de exportaciones agrícolas; Granada, centro de transacciones comerciales y agrícolas y de café; Jinotega, café; Jinotepeque, centro cafetero; León, transacciones comerciales, financieras é industriales; Managua, centro principal de la República en transacciones de café, cereales, comercio, hacienda, industria; Masaya, agricultura, comercio; Matagalpa, café, trigo; Monkey Pint, término de la vía férrea, gran porvenir para transacciones agrícolas, mineras y comerciales; Ocotal, café transacciones comerciales con Honduras; Rivas, centro de cultura de añil y cacao; San Juan del Norte, centro de exportación de caucho de Nicaragua y Costa-Rica; San Juan del Sur, puerto de embarque y desembarque de Rivas; Vallé Menier, gran centro francés de cacao.

Las estaciones, como en todo Centro-América, se determinan por los períodos de lluvias. La época de las lluvias torrenciales es de Mayo á Noviembre, del lado del Pacífico; y de Diciembre á Mayo, del de las Antillas. El verano fresco y templado, es de Noviembre á Abril.

Los Estados Unidos son los más fuertes importadores, y esto es una amenaza económica para todo Centro-América, en espera de la absorción ó anexión política, y las tarifas proteccionistas antieuropeas que resultarían de ellas.

Un capital de 50 millones han invertido los alemanes en minas y plantaciones de café.

Los intereses ingleses son muy importantes y consisten en minas de oro, fábricas de azúcar; el cable submarino es inglés. La mano de obra agrícola pertenece en gran parte á la colonia inglesa del British Honduras y Jamaica.

El tratado de amistad, comercio y navegación ratificado el 25 de Agosto de 1906 en Londres, entre Nicaragua é Inglaterra, y en vigor desde el 3 de Septiembre de 1906, por un período de diez años, ha dado á Inglaterra la cláusula de nación más favorecida, es decir, que los productos ingleses gozan de una reducción del 25 por 100. La ley agraria del 20 de Febrero de 1902, refundida el 28 de Julio de 1903, fija así los precios para la adquisición de terrenos nacionales: pesos 3 por hectárea, si el terreno es propio para cría de ganados y está en llanuras ó montañas cubiertas de praderas naturales; pesos 4.50 por hectárea, por terrenos en llanura ó montañas propias para agricultura; pesos 7.50 por hectárea, de terrenos regados ó con facilidades de riego; pesos 1 más por hectárea, sobre los terrenos precedentes que contengan maderas preciosas para construcción, ebanistería, tintura, caucho.

Hay Bancos actualmente, uno de ellos dirigido con mucha competencia por Mr. Marti, financista inglés.

Las sociedades industriales hacen sus negocios, comprando ó vendiendo letras de cambio sobre Europa y Estados Unidos. El Banco del Pueblo, fundado en 1907, presta dinero con interés sobre firmas solventes. La sociedad "Managua Unionista" presta al 5 por 100.

La unidad monetaria es el peso plata de 25 gramos de 900 milésimas. Los billetes del Tesoro son la sola moneda corriente.

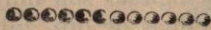
Ultimamente, y después de las varias revoluciones que han arruinado y desolado el país, una comisión norte-americana llegó á adminis-

trar las aduanas. Se ha creado una nueva moneda, el *Balboa*, nombre cuya razón en Nicaragua no nos explicamos (1).

Repetiré que no deseo ocuparme de la política interna del país.

Sobre la intelectualidad de las repúblicas centro-americanas, como de todas las ibero-americanas, "Mundial" se ocupará próximamente en artículos especiales. No dejaré de recordar, sin embargo, á nicaragüenses que hoy descuellan en las letras y en las ciencias, como Ramírez Goyena, Debayle, Argüello, Medrano, el poeta José Olivares, Maldonado, Vivas y otros, que oportunamente se darán á conocer.

Rubén Darío.



LITERATURA ARGENTINA

Por Emilio Alonso Criado

(Continuación.)

Florencio Varela.

Salió Varela de la Universidad con un buen fondo de cultura clásica, contando, entre sus ensayos de colegio, unos versos latinos y una traducción de la *Eneida*, tercera del libro III de los *Tristes*, de Ovidio. Tradujo muchas de las *Odas* de Horacio, aunque no en todas fué feliz.

Su ensayo más notable, en este género, fué la versión de algunos libros de la *Eneida*, con que entretuvo sus ocios de desterrado en 1829 y 1836.

Si Varela, considerado como traductor, no pasa de mediano, á pesar de su buen gusto y sólidos estudios de humanidades, resulta muy superior á sí mismo, cuando, en lugar de traducir, imita, inspirándose libremente en los modelos antiguos, especialmente en Virgilio. Los versos más virgilianos de Varela no son los de su traducción de la *Eneida*, sino los de su tragedia *Dido*, que es una adaptación dramática del libro IV del poema, siguiéndole á veces casi á la letra, pero con mucha pasión y mucho fuego.

No fué *Dido* su único ensayo dramático. Al año siguiente (1824) publicó la *Argia*, tragedia por las del corte de las de Alfieri, en que no sólo imitó los argumentos del dramaturgo italiano, sino también su dicción y estilo.

Los versos de la *Argia* son menos armoniosos y elocuentes que los de la *Dido*: pero tiene en medio de sus asperezas un corte más propio del dialogo dramático; pero ni una ni otra son recomendables como piezas de teatro, sino como obras abundantes en bellezas líricas, porque lírico era el numen de Varela. "La tragedia clásica—dice Juan María Gutiérrez—nació y murió en las letras argentinas con Juan Cruz Varela. Sólo su gran talento y su profundo estudio de los grandes modelos pudo restituírle la vida entre nosotros."

En ninguna parte brilló talento como en sus odas, aunque sean de muy desigual mérito. Abundan entre ellas los cantos patrióticos, pero con títulos tan largos que parecen mejor para encabezar un boletín que una poesía. Júzguese por éste: *Oda en elogio de los señores generales D. José de San Martín y D. Antonio González Balcarce, por el triunfo de nuestras armas á su mando en los llanos del río Maipo, el día 5 de Abril de 1818*.

Participando de las ideas de Rivadavia, del cual fué gran admirador, hizo, durante el gobierno de aquél, defensor de su política, ya en el *Mensajero Argentino* y en *El Tiempo*, ya en *El Centinela* y *El Porteño* transportando á sus versos el pensamiento de la reforma liberal que aquél inició, y convirtiéndose en una especie de comentarista poético de ella.

De las poesías que compuso en esta época, la oda *A la libertad de imprenta*, es, sin duda, la mejor. Pero la más celebrada de sus composiciones es el poema lírico *A la batalla de Ituzaingó*, que escribió en 1827, y á la que pertenece la siguiente estrofa:

Las barreras del tiempo
Rompió al cabo frenética la mente;
Y atónita se lanza en lo futuro,
Y á la posteridad mira presente,
¡Oh! ¡porvenir impenetrable, obscuro!
Rasgóse al fin el tenebroso velo
Que ocultó tus misterios á mi anhelo.
Partióse al fin el diamantino muro
Con que de mi existencia dividías
Tus hombres, tus sucesos y tus días.

Exposición grandiosa, movimientos líricos, giros poéticos, elegancia sostenida, tales son las principales dotes que luce este poema. Pero, á pesar de esto, es muy desigual, y no podía menos de serlo, dada su extensión y el afán de detallar minuciosamente todas las peripecias de la batalla; existe, sin embargo, en todo él una franqueza de ejecución que hace agradable é interesante su lectura.

Este valiente ensayo épico lírico no fué el último laurel de su corona poética. Inspirándose en la fundación de la Universidad de Buenos Aires, dirigió una patriótica exhortación á la juventud, á la que termina diciendo:

¡Ah! ya te veo alegre y presurosa
Correr á los altares de la Diosa,
Y de entusiasmo llena,
Beber de aquella fuente
Que al mismo pie de sus altares nace:
Ni tu ansia de saber se satisface
Sin bañarse en su límpida corriente.
El genio de la patria, embebecido,
¡Oh Juventud! Te mira;
Y el genio de la patria enternecido
Te bendice, te admira,
Y al fruto de tu verde primavera
Sus esperanzas libra. Nueva era
En tí comienza ahora;
Y el alma Libertad desde sus aras
Se engríe triunfadora
En el gran porvenir que le preparas!

Aunque sin dejar de ser clásico, saludo con júbilo los cantos de Echevarría, y él mismo no dejó de buscar nuevos rumbos líricos, substituyendo la imitación de Quintana por la de Horacio, que reemplazó en seguida por la de Manzoni, cuya influencia es notoria en la última y más bella de sus composiciones, *El 25 de Mayo de 1838*, que es una inspirada y vehemente invectiva contra Rosas.

Desde 1826, fué envuelto en el torbellino de las discordias políticas, viéndose obligado á pedir á las hospitalarias costas uruguayas, la garantía de su persona. Murió el 24 de Enero de 1839, en la ciudad de Montevideo.

(1) La nueva unidad monetaria nicaragüense es el *Córdoba*; el *Balboa*, lo es de Panamá.—N. de la D.

Después de Juan Cruz merece especial mención su hermano Florencio Varela, nacido en Buenos Aires el año 1807.

Colaboró con él en algunos trabajos literarios, participándosele mucho, no sólo en lo ameno y castizo del estilo, sino también en las ideas.

Dan fe de éstos sus opúsculos: *Rosa y las provincias*, *La Confederación Argentina* y varios otros.

Como poeta se distingue de los anteriores por la regularidad clásica que imprime á sus versos. Compuso varias odas, siendo las mejores las que llevan por título *La Caridad*, *La Anarquía* y los cantos *A la Concordia*, *A Buenos Aires* y *A la libertad de Grecia*.

La celebridad de Florencio Varela, no sólo la debe á sus trabajos, ya políticos, ya literarios, sino también á su trágica muerte á mano de los sicarios de Rosas, acontecida el 20 de Marzo de 1848.

EPOCA ROMANTICA

La civilización antigua y la moderna ó el genio clásico y el romántico se dividieron el mundo de la literatura y del arte, ostentando, el uno, las formas regulares y armónicas de su modesta y uniforme civilización, presentándonos el otro los símbolos confusos, terribles y enigmáticos de su civilización compleja y turbulenta.

El espíritu del siglo llevaba á todas las naciones á emanciparse, á gozar de la independencia, no sólo política, sino filosófica y literaria; á vincular su gloria, no sólo en libertad, en riqueza y en poder, sino en libre y espontáneo ejercicio de facultades morales, y de consiguiente, en la originalidad de sus artistas.

La literatura argentina había nacido clásica, pero pronto cambió de rumbos, buscando en las flexibles formas del romanticismo más ancho campo á su imaginación naciente, porque eran precisamente las incipientes literaturas sudamericanas las que se hallaban en mejores condiciones para cambiar de escuelas.

La cultura empezaba; verdad que se había sentido el influjo del clasicismo, pero fué sólo de rechazo, y aunque alguno lo profesara, lo hacía sin séquito, porque no podía existir opinión pública racional sobre materia de gusto en donde la literatura estaba en embrión y no era una potencia social.

Conocidas las discusiones sobre las *escuelas*, sostenidas por los escritores europeos, no titubearon los de estos países en inclinarse decididamente al romanticismo, á esa sublime poesía que, fiel á las leyes esenciales del arte, no imita ni copia, sino que busca sus tipos y colores, sus pensamientos y formas en sí misma, en su religión, en el mundo que la rodea, y produce con ellos obras bellas y originales.

Pero el romanticismo no es solamente el fruto sencillo y espontáneo del corazón ó la expresión armoniosa de los caprichos de la fantasía, sino también la voz íntima de la conciencia, la substancia viva de las pasiones, el profético mirar de la fantasía, el espíritu meditabundo de la filosofía, penetrando y animando con la magia de la imaginación los misterios del hombre, de la creación y de la Providencia; es un instrumento maravilloso, cuyas cuerdas sólo tañe la mano del genio que reúne la inspiración á la reflexión, y cuyas cuerdas, sublimes é inagotables armonías, expresan á la vez lo humano y lo divino,

(Continuará.)

INFORMACIÓN AMERICANA

Unión Intelectual Latino-Americana.

Juan Ignacio Gálvez, el inspirado poeta colombiano, está realizando una excursión de propaganda encaminada á la más íntima aproximación entre los pueblos americanos de origen ibero.

La síntesis de su labor está expuesta en las siguientes bases para la creación de una entidad titulada "Unión Intelectual Latino-Americana", que deberá ser una federación de escritores y periodistas para conocerse, hacer conocer sus países, unificar el pensamiento de la raza, levantar el nivel intelectual de los pueblos, estimular y abaratar la publicación científica y literaria, unir á todos los países latino-americanos bajo el palio de un ideal la hegemonía intelectual y política del conjunto; ayudar á los Gobiernos en su labor de prestigio y propaganda del progreso nacional y echar los cimientos de un futuro de unidad y grandeza.

1.º Constitúyese en cada una de las capitales de la América Latina una Asociación que se llamará "Unión Intelectual Latino-Americana."

2.º Esta Asociación, compuesta en cada capital de cuarenta ó más socios de número y los honorarios que designe el Directorio respectivo, funcionará en México, Guatemala, San Salvador, Managua, Tegucigalpa, San José de Costa Rica, Puerto Rico, Habana, Santo Domingo, Port au Prince, Panamá, Caracas, Bogotá, Quito, Lima, La Paz, Río de Janeiro, Santiago, Asunción, Buenos Aires y Montevideo. Pudiendo tener sucursales en las ciudades importantes de cada nación.

3.º Constituida la Asociación en una de las capitales hará los trabajos primordiales, que son: darse unos estatutos dentro del pensamiento y bases generales, pedir la personería jurídica, solicitar del Poder Ejecutivo ó del Congreso una subvención anual de 6.000 dollars, y ponerse en comunicación con los demás Centros ya formados ó con los intelectuales de los otros países, para que los formen.

4.º Serán fondos de la Sociedad: los 6.000 dollars de subvención, las donaciones públicas ó privadas que se hagan á la Asociación por los filántropos ó Corporaciones, penetrados de la excelitud del pensamiento y los que se arbitran por medio de veladas literarias, beneficios, etc., etc.

Habrá un fondo común, proveniente del negocio de librería, que establecerán de acuerdo todas las asociaciones de la Unión, fondo que será manejado por una Junta general, quien nombrará un Delegado con residencia en Madrid, para ese objeto.

5.º Los 6.000 dollars de subvención se invertirán, exclusivamente, en el viaje anual que harán dos miembros de cada Asociación por las naciones latino-americanas. Los demás fondos especiales servirán para el incremento de cada uno de los Centros sociales, y el fondo común se aplicará según lo disponga la Junta general nombrada por todas las Asociaciones.

6.º En el mes de Septiembre de cada año, la Unión, en la respectiva capital, elegirá dos de sus miembros de número para que hagan el viaje anual, no pudiendo ser reelegidos los designados.

7.º En la primera quincena del mes de Enero de 1914 se reunirán en Panamá, por ejemplo, los Delegados de las Sociedades ya constituidas y juntos principiarán la obra intelectual por México, Guatemala y las demás capitales hasta Montevideo, dando conferencias sobre sus respectivos países y organizando la Sociedad en donde aún no lo estuviere.

8.º Regresarán á fin de año al Centro que los

haya enviado, y presentarán un informe sobre sus impresiones y estudios. Estos informes se publicarán anualmente en un solo libro, editado con ilustraciones por la Casa Editorial que se encargue del negocio de librería.

9.º En los años subsiguientes los nuevos Delegados se reunirán, para viajar en corporación, en la capital que se designe previamente y visitarán únicamente las capitales latino-americanas en donde ya esté organizada la Sociedad.

10. Constituida la Asociación en una capital, hará un contrato con una librería del lugar para la venta de todos los libros latino-americanos que se publiquen, de manera que el precio sea lo más económico posible, ó formará una librería especial adonde puedan enviarse en buenas condiciones las obras que se publiquen en el continente latino.

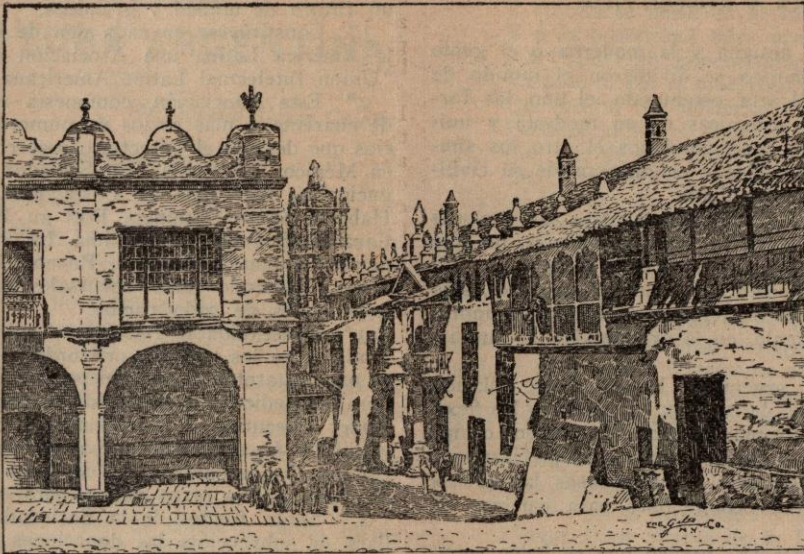
Pedirá al Congreso la expedición de leyes y convenios internacionales que favorezcan el intercam-

como cuantas tienden á dar vigor por la *unión* á nuestra raza en América.

Los pueblos hispano-americanos en lucha fratricida son, en plazo más ó menos largo, pasto del imperialismo del Norte; unidos, haciendo comunes sus aspiraciones, la primera de las cuales debe ser el mantenimiento de su independencia, están llamados á desempeñar en lo porvenir papeles importantes, acaso el de protagonistas en la vida universal.

El viaje del General Reyes.

De las diferentes Repúblicas de América que está recorriendo el ilustre ex Presidente de la República de Colombia, recibimos noticias reveladoras de las simpatías que despierta la trascendental misión de propaganda de fomento de relaciones entre España y los pueblos de su origen que desinteresadamente se ha impuesto.



BOLIVIA (POTOSÍ).—Fábrica de la Moneda.

bio intelectual con los países de la Unión Intelectual Latino-Americana, como, por ejemplo, la de que los libros de autores latino-americanos y los periódicos viajen por las encomiendas postales ó por la valija ordinaria sin pagar franqueo.

Solicitará de las Compañías de navegación y de los ferrocarriles rebaja de fletes y pasajes para los Delegados viajeros, y apoyará en la Prensa, y con todo su influjo social é internacional, toda medida ó providencia que tienda á acortar distancias, á establecer rápidas comunicaciones internacionales y al acercamiento y confraternidad de los países latino-americanos.

11. Constituidas las Sociedades de la Unión Intelectual en la mayoría de las capitales, nombrarán un Delegado en España que proponga á una Casa Editorial darle la concesión exclusiva para la publicación de las obras que las distintas Sociedades resuelvan imprimir, ofreciéndole un mercado fijo en los Centros y el apoyo en toda forma de las Asociaciones, á cambio de concesiones especiales, ó participación en las utilidades, para llegar al triple resultado del libro barato, utilidad para los autores y la formación de un fondo común.

Plausible en grado sumo nos parece tal iniciativa,

La Prensa bonaerense, la de Montevideo, Bogotá, Santiago, la de todas las capitales visitadas por don Rafael Reyes, dedica entusiastas artículos biográficos y calurosos plácemes á su gestión en pro de la raza común, y gran número de periódicos publican entrevistas celebradas por sus redactores con el eminente estadista colombiano, en las que éste, antes que nada se muestra admirador de España, como fué y como es.

Grande debe ser el agradecimiento de todo español al General Reyes, de cuya campaña confiadamente se debe esperar muy provechosos resultados prácticos para el avance en el camino que conduce á la realización del ideal que persigue esta Revista, órgano en la Prensa de la Unión Ibero-Americana.

Dos alocuciones.

En gran cantidad las ha circulado por América y España, la Biblioteca "América", de la Universidad de Santiago, que inició y de la que es el más entusiasta organizador D. Gumersindo Busto, escribano de Buenos Aires, que labora con fe creciente y desinterés digno del mayor encomio, por enaltecer el nombre de la nación progenitora en el Nuevo Mundo, por que se conserve y avive en el cora-

zón de los emigrantes el amor á la patria y por despertar en la juventud sentimientos nobles y aspiraciones levantadas.

He aquí el texto de las alocuciones que, pavorosamente impresas en satinada hoja de papel, orlada por la bandera española con sus colores peculiares, han llegado á nuestras manos:

"A LOS ESPAÑOLES

Procura, español, por todos los medios á tu alcance, la riqueza y felicidad de tu patria.

En tus gastos, por ínfimos que sean, no pierdas jamás de vista el interés de tu patria y de tus compatriotas.

Si tienes sentimientos patrióticos debes ambicionar la grandeza de tu país, favoreciendo el desarrollo de su comercio y sus industrias.

Siempre que te sea posible debes preferir al producto extranjero el similar de tu país. Debes tener en cuenta que al comprar un producto extranjero, por insignificante que sea, disminuyes otro tanto la fortuna de tu patria.

No exijas el artículo extranjero cuando puedes adquirirlo de tu país que lo tiene tan bueno y mejor.

La patria necesita de tu inteligencia y de tus energías para alcanzar lo que está en la mente de todos los españoles.

Así se la sirve, así se la quiere.

No lo olvides."

"SE NECESITA UN MUCHACHO

Se necesita un muchacho valiente y bondadoso, que no tenga miedo de decir la verdad y que no mienta por nada ni por nadie; que quiera y respete á sus padres, á sus hermanos, á sus amigos; que sea capaz de decir que "NO" y mantenerlo y de decir que "SI" y cumplirlo; que esté resuelto á no fumar jamás y á no tener vicio alguno; que prefiera estar en su casa á andar vagando por las calles; que pueda llevar siempre la frente alta, por ser incapaz de cometer actos indignos; que concorra asiduamente á la escuela; que se sienta orgulloso de ser ESPAÑOL y que, por serlo, cumpla honradamente con todos sus deberes en la vida.

LA PATRIA necesita siempre á ese muchacho y lo necesita con urgencia."

MEXICO

Siete mil kilómetros más de vía ferroviaria.

Leemos en la Prensa mexicana una noticia de gran importancia para la prosperidad de aquella República, que al amparo de la paz llegó á ser un motivo de orgullo para nuestra raza y que, tan pronto sea normalizada nuevamente su vida política y restablecido el orden, alcanzará, á no dudar, rápido crecimiento económico é industrial.

Se trata de un contrato que acaba de firmar el señor Ingeniero David de la Fuente, Ministro de Comunicaciones, con una Compañía belga para la construcción de cinco á siete mil kilómetros de vía férrea en toda la República.

En caso de ser aprobado este contrato por las Cámaras, inmediatamente se dará principio á los trabajos.

Según manifestaciones del Sr. de la Fuente, la Compañía belga citada es una de las primeras Compañías constructoras de ferrocarriles de Europa, y que ha hecho obras de importancia en las Repúblicas Argentina y del Brasil y también en el Canadá.

El capital social que invertirá la mencionada Compañía será de seiscientos millones de francos, de los

cuales serán invertidos desde luego de trescientos á cuatrocientos millones, debiéndose comenzar las obras, en caso de ser aprobado el contrato por el Congreso, dentro de mes ó mes y medio. La importancia de este asunto no radica tan sólo en la construcción de las vías férreas que por sí solas constituyen un gran bien para la República, sino en que contribuirá á la pacificación del país de un modo indirecto, dando trabajo á gran número de obreros en todos los puntos de la República: en el Norte, en el Sur, en el Oriente y en el Poniente.

Las vías que por lo pronto se tienen en proyecto, son las que comunicarán al Estado de Chihuahua con el de Sonora, las cuales serán tres, que en los actuales momentos servirán como ferrocarriles estratégicos. Se comunicará á Chihuahua, como decimos, con Sonora, y á este Estado con el Territorio de la Baja California hasta Ensenada. Otra vía partirá de Monclova á un punto principal de Chihuahua, ya sea Jiménez, Santa Rosalía ó la misma capital, y otra de Parral á Sonora, pasando por Batopilas, rica zona minera, hasta un lugar del Pacífico, que bien puede ser el Puerto de Guaymas ó el de Topolobampo.

Habrá, además, un ferrocarril que comunique á Durango con Mazatlán, lo que es de capital importancia; otro entre Ciudad Porfirio Díaz y Mazatlán, atravesando por el Llano Grande, que es un lugar de la Sierra Madre; otro de Aguascalientes ó de Zacatecas, con objeto de unir la vía del Ferrocarril Central al Puerto de San Blas, atravesando por el Estado de Jalisco, lo que dará por resultado que habrá una línea casi en línea recta que cruce la República de Oriente á Poniente, desde Tampico á San Blas.

Otro ferrocarril de importancia será el de Guadaluajara á Tehuantepec, pasando por los Estados de Michoacán, Colima, Guerrero y Oaxaca; otro del Puerto de Acapulco, también á Tehuantepec, pasando por Zihuatanejo, siguiendo la línea de la costa; de Puebla á Chacola, atravesando por Tlasiaco, importante zona carbonífera, donde se producen algo más de trescientos millones de toneladas de carbón mineral. En el Estado de Chiapas se construirá una línea que atravesará por Tuxtla Gutiérrez y Comitán, hasta entroncar con el ferrocarril Panamericano. Finalmente se proyectan otras desde Santa Lucrecia á Campeche, y de Campeche á Bacalar, atravesando el territorio de Quintana Roo.

Los trabajos de estas líneas serán comenzados á la vez en toda la República, con objeto de que los braceros puedan encontrar en ellos trabajo bien remunerado.

Es de advertir que las Empresas ferroviarias, actualmente en explotación, ven con agrado la creación de nuevas empresas que vengán á desarrollar regiones por las que ahora no cruzan ferrocarriles los cuales redundarán en beneficio general del país, que puede ser cruzado aún por miles de kilómetros de vías, teniendo cuidado, como se supone lo tendrá el Gobierno, de que las nuevas no corran paralelas y próximas á las existentes.

Muy de desear es que se vea pronto traducido en hecho tan importante proyecto.

ARGENTINA

Su comercio exterior en 1912.

De los datos publicados por la Dirección general de Estadística de aquella nación, resulta que la importación durante el año 1912 alcanzó á pesos oro 384.853.469 y la exportación 480.391.256, lo que representa una diferencia en favor de la exportación de 94.537.787 pesos oro.

He aquí ahora la procedencia de dicha importación, dividida por naciones:

	Pesos oro.
Africa.....	104.932
Alemania.....	63.941 503
Austria-Hungría.....	2.476.803
Bélgica.....	20 370.530
Bolivia.....	430.750
Brasil.....	9.547.246
Chile.....	571.412
España.....	11.928.307
Estados Unidos.....	59.126.951
Francia.....	37.618.578
Italia.....	32.487.152
Países Bajos.....	3.441.667
Paraguay.....	2.127.506
Reino Unido.....	118.669.226
Uruguay.....	2.496.913

Si se comparan estas cifras con las del año 1911 dan como resultado que la importación ha experimentado, por lo que á España respecta, un aumento de pesos oro 648.842.

La exportación de los productos argentinos durante el año 1912 se han efectuado en esta forma:

	Pesos oro.
Africa.....	147.128
Alemania.....	53.995 175
Austria-Hungría.....	2.896.798
Bélgica.....	37.258.225
Bolivia.....	930.384
Brasil.....	22.646.362
Chile.....	2 456.280
España.....	3.582.495
Estados Unidos.....	32 391.148
Francia.....	37.052.009
Italia.....	21.147.962
Países Bajos.....	16.027.223
Paraguay.....	1.219.025
Reino Unido.....	121 375.558
Uruguay.....	4.714 480

Comparadas las cifras del año pasado con las de 1911, la exportación argentina á España superó en pesos oro 1.404.766.

Véase la importación del último quinquenio:

	Pesos oro.
1908.....	272.972.739
1909.....	302.756 093
1910.....	351.770 656
1911.....	366.810.686
1912.....	384.853.469

EXPORTACIÓN

	Pesos oro.
1908.....	366 005.341
1909.....	307 350.528
1910.....	372.626.055
1911.....	324.697.538
1912.....	480.391.256

IMPORTACIÓN

	Valor en ps. oro.
Animales vivos.....	558 875
Substancias alimenticias.....	30.140.448
Tabaco y sus aplicaciones.....	7.504 968
Bebidas.....	14.677.302
Materias textiles y sus artefactos.....	78 370 163
Aceites fijos, volátiles, medicinales y grasas.....	18 446.032
Substancias y productos químicos y farmacéuticos.....	14.271 226
Colores y tintes.....	2.515.287

Andrés Pando.

DESDE PUERTO RICO

PROGRESO DEL IBERO-AMERICANISMO

De dos años á esta parte, grande ha sido el influjo ejercido en nuestros intelectuales por el sentimiento Ibero-americanista. Casi ha coincidido este hecho con nuestro primer artículo "¡Por la raza!" que me hiciera el honor inmerecido de publicar esa notable Revista de la Unión Ibero-Americana, en 30 de Noviembre de 1911. Tal artículo, reproducido aquí por la mayor parte de la Prensa periodística, parece que en algo sirvió para despertar anhelos y esperanzas dormidas, ya que no muertas.

Veamos cómo se manifestó el amor á la raza y el orgullo por nuestra historia y tradición durante el lapso de tiempo referido:

En 1.º de Enero de 1912 se inauguró en esta ciudad el majestuoso Hospital del "Auxilio Mutuo" Sociedad española poderosísima y á la que ha prestado todas sus energías un grande y modesto español, D. Avelino Vicente. En aquella fiesta de fraternidad, memorable, en la que tomaron parte españoles é hispano-americanos, al pronunciar la palabra "extranjeros", refiriéndose á los peninsulares, en brillante discurso el entonces Vicecónsul de España D. José Martínez de Pons, D. Juan Fernández Lopez, en párrafos inolvidables, sostuvo que los hijos de España no podían ser extranjeros en la tierra por ellos descubierta y fecundada con su sudor y con su sangre, quedando desde entonces borrada cualquier línea divisoria que pudiera haber existido.

Pocos meses después, en una velada celebrada en el Casino Español de San Juan, y en la que tomaron parte varios de nuestros mejores oradores, al honrar al Delegado de la "Casa de América" Sr. José G. del Valle, y enaltecer todos á España, nos convencimos de que la semilla sembrada en la fiesta del "Auxilio Mutuo" no lo había sido en tierra infundada.

Y ya este nuevo espíritu hispánico que animaba en nosotros, se manifestó de una manera elocuente, con motivo del Centenario de las Cortes de Cádiz. Allí, ante España y sus hijos, por medio de uno de nuestros representantes, el Sr. Coll y Cuchi, se dejó oír la voz de Puerto Rico, clamando enérgica y valiente contra el despojo que de sus libertades ha perpetrado la República de los Estados Unidos, y ertonando un himno de amor á la madre Patria española.

Como no todo había de ser palabras, el que escribe funda un Colegio Ibero-Americano de primera y segunda enseñanza, modesto, pero firme en su ideal, viniendo éste á realizar labor fecunda, y cuyo objetivo principal, según se hizo constar en el prospecto publicado, se exponía así: "Su objeto principal, de acuerdo con la *Guía Escolar* publicada por la Unión Ibero-Americana, será la de contribuir á estrechar las relaciones, á estimular los afectos sociales, científicos é intelectuales entre España y los países de la América Latina, procurando identificar en sus comunes sentimientos á pueblos de la misma raza, unidos por vínculos poderosos que confirman la Historia y fortalece y consagra la hermosa lengua de Cervantes y Castelar."

El Director de esta Institución, D. José Infante y Saavedra, y profesores Licenciados Benítez, Flórez, Martínez Alvarez, Murillo, Luis, Buxeda, etc., son una garantía del éxito, á pesar de los obstáculos indispensables á toda nueva empresa, pero que poco á poco iremos venciendo.

do, á vivir en su realidad, á inquirir las necesidades que desde aquí pueden hallar satisfacción, á hacerla saber, en fin, que existíamos y las finalidades que son la razón de nuestra existencia.

En este viaje pusimos todos gran interés y de él esperamos óptimos frutos. Del mismo resultarán para la Casa íntimas y fuertes vinculaciones con los Poderes, organismos y sobresalientes individualidades de América, que habrán de proporcionarnos nuevos elementos para llevar adelante nuestra obra, ya por los grandes materiales informativos que se nos pondrán á nuestro alcance, ya por la simpatía y el apoyo que habrá de encontrar allá cualquier acción aquí iniciada.

Esta subordinación de la mayor parte de nuestras energías á la preparación y envío de la misión á América, no ha sido, con todo, tan completa, como he dicho ya, que no haya permitido un intenso tra-



QUITO.—Iglesia "El Belén".
Primera Iglesia fundada en el Ecuador.

bajo de conferencias, exposiciones á los Gobiernos español y americanos, fiestas sociales, etc., de que más adelante habré de hablar. Ni ha impedido tampoco afirmar por medio de otros elementos aquella era de expansión de que hablaba, enviando delegaciones á Puerto Rico, Venezuela, Cuba, Panamá, Costa Rica y otras naciones trasmarinas, de tal manera, que al acabar el ejercicio de 1912, podemos decir que pocas son las Repúblicas americanas que no tienen conocimiento de nuestra existencia por el testimonio verbal y directo de enviados ó delegados nuestros.

Los epígrafes de los demás capítulos de que la Memoria consta son: El Consejo de Honor.—Socios.—Junta Directiva.—Instituto de Estudios Americanistas.—Cámara de Relaciones Comerciales.—Secretaría General.—Junta de Gobierno Interior y Junta de Damas.—Biblioteca.—Misión oficial á la América del Sur.—Recepciones y visitas.—Expansión de la Casa en España.—Relación de la Casa con las Repúblicas de América.—Delegaciones y Agencias.—Juventud Argentina.—Estado económico.—Necrología.

La Junta directiva de la Casa de América para 1913 ha quedado constituida en la siguiente forma:

Presidente, D. Jacinto Viñas y Muxí (uruguayo). Vicepresidente, D. Fernando Escobar (cubano).—Presidente de la Cámara de Relaciones Comerciales, D. Luis Riera Soler (español).—Presidente del Instituto de Estudios Americanistas, D. Federico Rahola (español).—Contador, D. Abraham Santamaría (dominicano).—Tesorero, D. Miguel Hernández Je-

ner (mexicano).—Bibliotecario, D. Trifón Meleán (boliviano).—Síndico, D. Andrés Triana (colombiano).—Director de Museos, D. Manuel María Moragas Manzanares (español).—Vocales, D. Ramón Méndez de Cardona y D. José G. del Valle (portorriqueños).—Presidente de la Junta de Gobierno Interior y Vocal adjunto á la Directiva, D. Antonio Torrejoncillo (español).—Secretario General, D. Rafael Vehils (español).—Secretario Auxiliar, D. Claudio Ametlla (español).

LOS HIMNOS AMERICANOS

I

Parecería una irritante mentira, si la realidad no lo estuviera confirmando, que habiendo transcurrido casi un siglo desde la homérica guerra de la independencia americana, no hubiésemos hecho aún todo lo posible para hundir sus odiosos recuerdos en el profundo mar del olvido.

Pasada la sangrienta lucha y restablecidas de nuevo las relaciones con España; juntos, vencedores y vencidos, nada más razonable como que las nacientes Repúblicas del Nuevo Mundo discurriesen sobre la mejor manera de avigorar los lazos que, en su cuna, anudaron con la madre común, y procuren, á la vez, ocultar antiguas cicatrices al tiempo de entregarse á las risueñas perspectivas de un porvenir venturoso.

Para dar remate á la obra de unión y confraternidad hispano-americana, ha habido muchas iniciativas generosas. Con respecto al Ecuador; diremos que fué de los primeros en acreditar legaciones ante España para reconciliarse con ella y pedirla que reconociese nuestra soberanía, objeto que se obtuvo con el Tratado de paz, comercio y navegación, celebrado en Madrid el 16 de Febrero de 1840, por los plenipotenciarios D. Pedro Gual y D. E. Pérez de Castro. Posteriormente se han ajustado algunos otros, y todos han sido ratificados por las Cortes, inclusive el de arbitraje.

España, fiel á sus principios de nobleza, ha dado siempre, por su parte, á la América Latina, muchas pruebas de espontáneo acercamiento, esforzándose para consolidarlo al imprimir á sus actos aquel carácter altruista é hidalgo que es el principal distintivo de su raza. Así, la creación de Corporaciones tan idóneas é indispensables como las constituidas por las Academias correspondientes de las Reales de Madrid, es valioso testimonio para sacarlos verdaderos, de igual modo que la entusiasta fundación en la misma villa y corte de una sociedad permanente con el nombre de *Unión Ibero-Americana*, Sociedad en la que se jun-

tan, sin otra bandera que la de su grandioso ideal, todos los partidos políticos y todas las diversas individualidades que mayores luces reflejan sobre la nación española.

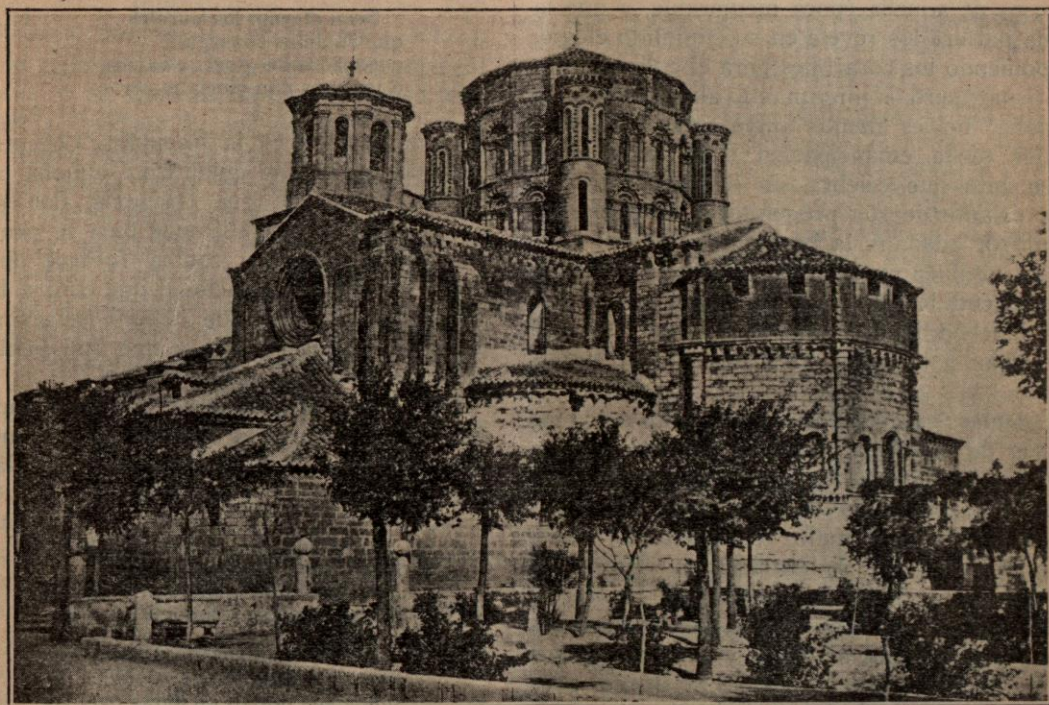
No ha mucho que *El Tiempo*, antiguo diario de esta ciudad, reprodujo en hora buena la noticia del cambio del epitafio que sobre el sepulcro de Colón, existía en Sevilla, y que era deprimente para América, por no haber recogido en su seno á su inmortal descubridor, medida que, si bien revela una vez más los recursos que se ensayan en la Metrópoli para no

semejante actitud, digna, humanitaria y justa. ¡Sólo de España podía ser tanta hidalguía!

¿Y qué hacemos los latinoamericanos después de ésto? ¿Séguiremos cruzándonos de brazos sin poner ni un grano de arena para el edificio del Porvenir? ¿No sacuden nuestro asiático estacionamiento ni las manifestaciones que recibimos sin confundirlas, ni el secreto impulso que lleva á unas razas á sobrepujar á otras?

La Republica Argentina y la del Uruguay, reflexionando acerca de este punto, con eleva-

VISTAS DE ESPAÑA



ZAMORA (TORO) —Ia Colegiata.

darnos asidero á quejas, envuelve, de otro lado, elocuente lección para nosotros.

Nada de lo dicho obliga tanto nuestra gratitud, ni es tan prácticamente significativo, como la conducta de los Delegados de Alfonso XIII en la gran Asamblea de La Haya. En efecto, declararon en presencia de todo el orbe, allí representado, que España se opondría siempre á cualquiera medida para reclamar por fuerza indemnizaciones contra la América Latina, cuyos Estados eran como pedazos del suyo, añadiendo que simpatizaban con la doctrina del Doctor Drago, en mérito de su equidad contra posibles injusticias...

Ninguna otra Potencia de Europa asumió

ción y bien entendido patriotismo, decretaron ya la reforma de la letra de sus respectivas canciones nacionales, que eran ofensivas á España. Sin duda alguna, comprendieron que había necesidad de destruir ese resto de *fósil rencor*, solamente conservado por la costumbre el cual ningún ápice más de gloria aumentaba á sus héroes. En tal virtud y teniendo en cuenta la época en que vivimos, la prueba de moderación manifestada por países tan prósperos y celosos de su bien adquirida grandeza, merece que la imitemos todos, dejando á un lado ciertas preocupaciones que adolecen de inconveniente vetustez. Imitemos á nuestros antepasados, pero sólo en lo bueno, útil y razonable,

y como hombres concienzudos, ensanchemos el cauce de la corriente cristalina que llamamos *civilización universal*.

Estas son nuestras convicciones, tan sanas como sinceras, y así pedimos que se las considere, advirtiendo que estamos muy lejos de alzarnos á una odiosa dictadura.

Mas, si alguien opinase en sentido contrario, que nos diga con franqueza si él siente cuanto se dice en los himnos contra España, nuestra madre, la misma que no contenta con darnos el bien preciso de la vida, nos legó su dulce y rico idioma, sus costumbres y el heroico denuedo de sus legendarios pobladores.

Justo es que vivan en la Historia y en los sucesos de aquella época memorable, y que la fama parlara los revele en su cumplido elogio, disponiendo los corazones para el culto del patriotismo; pero, si ningún odio abrigamos hacia España, no es menos justo que conmemoremos dicha emancipación á la manera de buen hijo que celebra sin hiriente entusiasmo, delante de sus progenitores, la fecha de la mayor edad. A la luz de estas ideas, pensemos también en que en España está interpuesta con la Oliva de paz entre sus vástagos independientes, para evitar que éstos se aperciban á la lucha por trozos de su herencia.

Además, sucede frecuentemente en los países de América, que con la letra de los himnos se *regalan* los oídos de los súbditos españoles, causando en ellos una impresión ingrata, que será mejor comprendida mientras mayor fuere su patriotismo. Todos los días se trata de las relaciones con la Metrópoli, cada vez que se ofrece, la consagramos nuestra proverbial simpatía y atraemos á sus hijos hacia el patrio suelo: ¿y luego para qué? ¿Para recordarles "su tiranía, su opresión sangrienta y sus derrotas? Esto no es generoso ni propio cuando estamos en perfecta armonía con España; y nadie invita á un amigo á su casa hospitalaria con el propósito de amargarla... Antes bien, debemos hacerlos participar de comunes regocijos si por fuerza tienen que sufrir unas mismas penas.

La reforma se impone, pues, en obsequio de quienes nos trajeron las primeras centellas de la civilización cristiana, y que son dignos de merecer, en lugar de cantos de rencores inmortales, uno de amor imperecedero.

II

Hemos citado con ventaja á dos pueblos hermanos, y necesario nos parece para com-

probar la exactitud de nuestras anteriores aseveraciones, dar á conocer' la letra de sus respectivos himnos.

El de la Argentina consta de tres estrofas únicamente, en lo cual también se diferencia de casi todos los demás de América, cuya extensión peca de excesiva. Los versos son estos:

«Oid mortales el grito sagrado
¡libertad, libertad, libertad!
Oid el ruido de rotas cadenas,
ved ¡en trono á la noble igualdad.

Ya su trono dignísimo alzarón
Las Provincias Unidas del Sud,
y los libres del Mundo responden
al gran pueblo argentino, ¡salud!

Sean eternos los laureles
que supimos conseguir;
coronados de gloria vivamos,
ó juremos con gloria morir.»

En la canción de la República Oriental de Uruguay se realiza igualmente aquella conciliadora forma de que tratamos, debiéndose considerar que con ella más bien se previene el espíritu patriótico contra futuros opresores, hijos del suelo nacional que contra España, según se desprende de una relación histórica que conservamos y que fué publicada al decretarse la aludida forma.

El himno uruguayo se compone también de tres estrofas, y su letra es más hermosa y encierra mayor mérito literario que la del precedente:

«¡Orientales, la Patria ó la tumba!
¡libertad ó con gloria morir!
es el voto que el alma pronuncia
y que heroicos sabremos cumplir.

¡Libertad, libertad, Orientales!
este grito á la Patria salvó;
que á sus bravos en fieras batallas
de entusiasmo subline inflamó.

De este don Sacrosanto la gloria
merecemos: tiranos, ¡temblad!
¡Libertad, en la lid, clamaremos,
y muriendo, también, libertad!

El Perú, siguiendo tan nobles huellas, modificó, en 1902, la letra de su canción patria, después de haber convocado un concurso y elegido un respetable Jurado de tres viejos maestros en el arte del buen decir, Ricardo Palma, Andrés Avelino Aramburu y Eugenio Larrabure Unanue, que premió la composición poética del eminente bardo José Santos Chocano. Es la más *civil*, la más adecuada de los tiempos modernos; pues, desprovista de acentos y epítetos guerreros, puede ser calificada de un verdadero himno al *Trabajo*, de ese trabajo redentor que al andar de

los años hará prósperas estas descarriadas y turbulentas Repúblicas, nutridas de muerte al son de los pífanos de Belona y de los rugidos de Marte.

El patriotismo debe manifestarse con nobleza, como todo, relegando al olvido los conceptos duros ó hirvientes que, lejos de enaltecerlo, lo degradan de manera indiscutible.

No es fácil conciliar el amor patrio con las formas suaves del verso, puesto que, sin menoscabar en nada el brillo de nuestros inmortales próceres, evitarían que se mantuviese delante el espíritu de una guerra entre pueblos que hoy están íntimamente vinculados. Por eso dijimos, que ahora, en la época actual, eran de todo punto odiosos los recuerdos de la lucha, y en manera alguna por otra circunstancia; porque la independencia fué, á todas luces, justificable ante el criterio sereno, y no puede haber un americano que, en su sano juicio, piense en distinta forma. *Debemos, en una palabra, recordar siempre el hecho grato, ó sea la emancipación, sólo al modo de la Argentina, el Uruguay y el Perú, sepultando los recuerdos odiosos, representados, precisamente, por el rumor de las batallas y las iras de los combatientes, que se juraron guerra sin reposo, hasta conseguir la palma de la victoria definitiva.*

Los grandes guerreros, como el insigne mariscal Sucre, aunque nos dieron Estados independientes y soberanos manifestáronse siempre generosos con España, *hasta donde les fué dable en atención á las circunstancias*, y así lo demostraron con meridiana claridad en todos sus actos. Los himnos nacionales constituyen creaciones posteriores, por lo cual ni Bolívar, ni Sucre, ni los demás próceres, tuvieron nada que hacer con ellos; de consiguiente, su generosidad no pudo nunca comprobarse por esto. El fundador de la República ecuatoriana, á la vez que varios presidentes suramericanos, acreditó una Legación en Madrid en 1840, y no se adelantó más entonces porque no era posible; lo que sigue—reformas de himnos, tratados más explícitos de unión é intercambio comercial y otras medidas de progreso—corresponde á la generación presente, distante ya de aquel período de brega y en aptitud de concebirlo con mayor apacibilidad de sentimientos, y de ejecutarlo sin la inmensa oposición de los contemporáneos apasionados.

Ojalá fuera todo el himno de nuestro adorado suelo, tan patrióticamente moderado

como lo es en su parte introductiva: "Salve, oh Patria, mil veces, oh Patria, gloria á ti"; porque, en tal caso, no merecería reparo. Nosotros repetimos también llenos de orgulloso entusiasmo, esos primeros versos, que no ofenden ni á vencedores ni vencidos y que acaso por la misma razón gustan más que los siguientes y se les cita de preferencia.

Alfredo Flores y Caamaño,

Individuo de número de la Sociedad Ecuatoriana de Estudios Históricos y Miembro correspondiente de la Academia Nacional de Historia de Bogotá.



LOS GRANDES CANALES DEL MUNDO

Dice *El Comercio* de New York que los canales para la navegación de buques de mucho calado, ó brazos que unen y confunden las aguas de grandes cuerpos de agua, son obras de reciente realización y de número muy limitado. El ejemplo más importante de construcciones de esta índole es el Canal de Suez, que hace casi medio siglo sirve de tránsito á las naves del comercio universal y de consiguiente se presta como base para juzgar del mérito, para determinar el costo de funcionamiento y averiguar con exactitud lo que significa á la civilización una obra tal. El Canal Sault Ste. Marie enlaza al lago Superior con el lago Huron (entre Estados Unidos y Canadá), siendo éste otra empresa de gran valía al comercio de esta parte del Continente. Las vías acuáticas que muy bien pueden designarse canales para buques son nueve en número, á saber:

1.º El Canal de Suez, comenzado en el 1859 y terminado en el año 1869; 2.º el de Cronstadt y San Petersburgo, comenzado en el 1877 y terminado en el 1890; 3.º el de Corinto, comenzado en el 1884 y terminado en 1893; 4.º el de Manchester, terminado en 1894; 5.º el Canal Emperador Guillermo, que une al mar Báltico con el mar del Norte, terminado en 1895; 6.º el de Elba y Treve que une al mar del Norte con el mar Báltico, inaugurado en el 1900; 7.º el Canal Welland, que enlaza el lago Erie con el lago Ontario; 8.º y 9.º los dos canales, de Estados Unidos y el Canadá respectivamente, que enlazan al lago Superior con el Hurón.

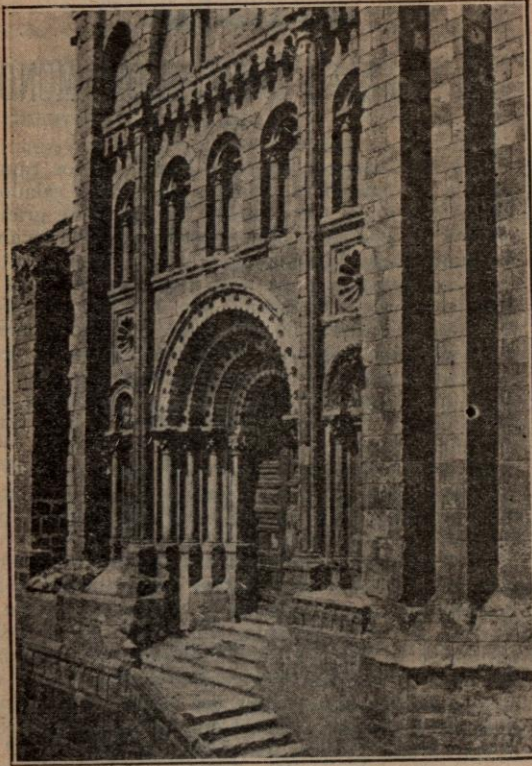
El Canal de Suez.

El de Suez está conceptuado como el más importante para la navegación de grandes naves, aunque el número de buques que lo atraviesan es menor del que pasan del lago Superior á la cadena de lagos hacia el Sur. Su longitud total (Suez) es de 90 millas, de las que unas dos terceras partes es por lagos llanos. El material excavado fué mayormente arena, aunque no dejó de encontrarse roca dura de 2 á 3 pies de espesor. La excavación total fué de 80 millones de yardas cúbicas, bajo el primer proyecto, dando una profundidad de 25 pies. En el 1895 se amplió el Canal, profundizándose hasta los 31 pies, con 108 pies de anchura en el fondo y 420 pies en la superficie. El costo de los trabajos originales fué de 95 millones de dollars y de más de 100 millones el de la obra en la forma en que hoy se halla. El número de buques que pasaron por el Canal de

Suez en el año 1870 fué de 486, con un tonelaje bruto de 654.915; en 1875 de 1.494, con un tonelaje bruto de 2.940.708; en el año 1880 lo atravesaron 2.026 buques, cuyo tonelaje fué de 4.344.510; en el de 1890, 3.389 naves, con una carga de 9.749.129 toneladas; en 1895, 3.434 buques con un tonelaje bruto de cerca de 12 millones; en el 1900, 3.441 buques con 13.669.237 toneladas bruta de carga. La renta que apercibe el canal es aparentemente elevada en proporción á su costo, dándose como la ganancia neta del año 1899, 54.153.660 francos.

No es el de Suez un canal de esclusas sino á ni-

VISTAS DE ESPAÑA



ZAMORA —Catedral. Puerta del Obispo.

vel del mar en toda su longitud. Como término medio cada buque toma dieciocho horas para recorrerlo; merced á la iluminación eléctrica se puede navegar durante las horas de la noche con la misma facilidad que en el día. Los buques á vapor que pasan por el canal son movidos por sus propias máquinas.

Canal Cronstadt.—San Petersburgo.

El canal que enlaza la bahía de Cronstadt con San Petersburgo se describe como una obra de gran importancia estratégica y comercial para el imperio ruso. El canal propiamente dicho y el curso navegable en la bahía Cronstadt tienen longitud de 16 millas; ó mejor dicho, el canal tiene 6 millas y el dragado 10, extendiéndose desde Cronstadt en el Golfo de Finlandia hasta San Petersburgo. Inauguróse en el año 1890, con una profundidad navegable de 20 ½ pies, habiendo sido la profundidad original de 9 pies; su anchura media entre 220 y 350 pies. Su costo se calcula en unos diez millones de dollars.

El Canal de Corinto.

Sigue en el rango de los grandes canales, según el orden de fechas de su construcción, el Canal de Corinto, que une el golfo de este nombre con el de Egina. Gracias á este canal reduce la distancia desde los puertos del Adriático 175 millas y de los del Mediterráneo como 100 millas. Su longitud es aproximadamente de 4 millas, de cuya extensión parte hubo de excavar en roca blanda granítica y el resto en tierra. No tiene esclusas, en lo que se asemeja á los canales de Suez y de Cronstadt ya descritos. La anchura del Canal de Corinto es de 72 pies en el fondo y la profundidad de 26 1/4 pies. El trabajo se comenzó en el 1884 terminándose en el 1893 á un costo aproximado de cinco millones de dollars.

El Canal de Manchester.

Este Canal, que enlaza la ciudad de Manchester (Inglaterra) con el río Mersey en Liverpool y Océano Atlántico, fué abierto al tráfico el primero de Enero de 1894. Su longitud es de 35 ½ millas, y la elevación total del nivel de agua hasta Manchester de 60 pies, distribuidos en cuatro esclusas, de modo que corresponden 15 pies á cada una. El ancho mínimo es de 120 pies en el fondo y como término medio, de 175 pies al nivel del agua, aunque en algunos sitios el ancho llega á 230 pies. Su profundidad mínima es de 26 pies, tomándose de cinco á ocho horas para recorrer el canal á vapor. Excaváronse 45 millones de yardas cúbicas, de cuyo material una cuarta parte era roca de piedra arenisca. Las puertas de las esclusas se accionan por fuerza hidráulica. Los ferrocarriles y puentes que cruzan el canal se han elevado una altura tal, que dejen un espacio libre de 75 pies para los buques y sus mástiles. El costo total de este canal es como de 75 millones de dollars.

Canal Emperador Guillermo.

Dos canales enlazan el Mar del Norte y el Mar Báltico, atravesando territorio alemán. El primero se conoce bajo el nombre de Kaiser Wilhelm, ó sea Emperador Guillermo. Fué terminado en el 1895, construyéndose principalmente como medida militar y naval, aunque es de gran valía al comercio. Comenzáronse los trabajos en el 1887, concluyéndose, según dejamos dicho, en el 1895. Tiene este canal una longitud de 61 millas, y su término en el Mar Báltico es en el puerto de Kiel. Su profundidad es de 20 ½ pies; su anchura en el fondo, de 72 pies, y el ancho mínimo en la superficie de 100 pies. La ruta de este canal atraviesa pantanos y lagunas, así como valles formados por los ríos. La excavación total fué de cien millones de yardas cúbicas aproximadamente, y su costo de 40 millones de dollars. El número de los buques que pasaron por dicho canal en el 1900 fué de 21.571 con un tonelaje de 4.282.258.

El canal Elba-Trave.

Existe otro canal en la parte Noroeste del Imperio alemán, que tiene una longitud de 41 millas aproximadamente y 10 pies de profundidad, inaugurándose en el año 1900. Tardóse cinco años en su construcción, sufragando los gastos Prusia y el Municipio de Lubeck. Tiene 72 pies de ancho; las esclusas son de 26 pies de anchura y 261 de largo. Cruzan el canal 29 puentes construidos á un costo de millón de dollars. Hay siete esclusas, cinco entre Lubeck y Mollner (el punto más alto que se alcanza) y dos entre Mollner y Fauenberg, en el río Elba,

Canales en los grandes lagos.

Existen tres canales para facilitar el tráfico entre la cabeza del lago Superior, el lago Ontario y el río San Lorenzo: el canal Welland, construido primeramente en 1833 y ampliado en 1871 y 1900; el de las Caídas de Santa María en Sault Ste. Marie (Michigan), inaugurado en el 1855 y agrandado en 1881 y 1896; el canal Canadense en el río St. Mary, abierto al tráfico en el 1895. En lo que toca á su importancia respectiva, los canales del río St. Mary sobrepasan el canal Welland, siendo ocho veces mayor el número de buques que atraviesan aquéllos. Uno de los productos más valiosos de la región del lago Superior, el mineral de hierro, se utiliza principalmente en las cercanías del lago Erie, y gran parte del grano que viene del lago Superior pasa por Buffalo á la costa del Atlántico, vía el canal Erfe y por los ferrocarriles que nacen de la ciudad de Buffalo, un núcleo. Carbón de piedra, el artículo más importante que va al Oeste por los canales de Sault y St. Mary, proviene del territorio contiguo al lago Erie. Estas circunstancias explican el por qué tanto el número de buques que pasan por los canales del río Ste. Mary como su tonelaje, excede á los que transitan por el canal Welland.

El canal Welland.

Este canal une al lago Ontario con el lago Erie, en territorio canadense. Fué construido en 1833 y ensanchado en el 1871, así como nuevamente en el 1900. Su longitud es de 27 millas. Tiene 25 esclusas, con una diferencia en nivel de 327 pies. Su costo fué de veinticinco millones de dollars. La recolección de derechos por flete y pasajeros llega anualmente á \$ 225.000. El canal está abierto al tráfico, como término medio, doscientos cuarenta días al año.

Los canales Sault Ste. Marie.

Los canales en Sault Ste. Marie (Michigan y Ontario) se hallan situados cerca de los saltos del río St. Mary, que une el lago Superior con el lago Hurón; la diferencia en su nivel es de 17 á 20 pies. El canal, propiedad de los Estados Unidos, fué comenzado en el 1853 por el Estado de Michigan é inaugurado en el 1855. Su longitud es de 5.674 pies, y está provisto de dos esclusas traspuestas de 350 pies de largo y 70 pies de ancho cada una, que admiten buques hasta de doce pies de calado. Su costo original fué de un millón de dollars. El Gobierno de los Estados Unidos, con la anuencia del Estado, empezó en el 1870 á ensanchar el canal, y para el 1881 lo había hecho de 1.6 millas de largo y de 160 pies de ancho, con una profundidad de 16 pies; había asimismo construido una esclusa de 515 pies de largo y 80 pies de ancho, á una distancia de 100 pies de las esclusas del Estado. En el 1882 cedió completamente éste sus derechos. En el 1887 las esclusas del Estado fueron destruidas, construyéndose en su lugar una de 800 pies de largo por 100 pies de ancho.

El canal canadense, de 5 $\frac{1}{8}$ millas de largo, 150 pies de ancho y 22 pies de profundidad, fué construido en la margen Norte del río entre el 1888 y el 1895. El número de los buques que pasan por el canal americano en el 1901 fué de 15.837 y por el canal canadense 4.204.

El canal de Chicago.

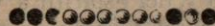
El canal sanitario de Chicago enlaza el lago Michigan, en Chicago, con el río Illinois, en Lockport, á una distancia de 34 millas. El objeto de este canal

era proveer de desagüe adecuado á la ciudad de Chicago, haciendo retroceder el agua que antes iba al lago Michigan por el río de Chicago, volviendo la corriente de dicho lago, por el río de Chicago, al de Illinois, en Lockport, y de allí por el río Illinois, al Mississipi. La profundidad mínima del canal es de 22 pies, con un ancho en el fondo de 160 pies, y en la superficie de 162 á 290 pies, según la clase de material que hubiera de excavar.

*
**

El canal de Panamá que se proyecta abrir al tráfico en el año 1915, que se está construyendo por el sistema de esclusas, tendrá una longitud de 46 millas aproximadamente; su anchura será de 150 pies y su profundidad de 30 pies.

El costo total de la obra se calcula que excederá al de los nueve canales anteriormente mencionados juntos.



LA VOZ DE LA SIRENA

Atención dirigida por *El Herald* Agrícola de México, á los agricultores de aquélla República, pero que pueden tener á nuestro juicio aplicación á todos los pueblos que por motivos varios ven alterada la paz, fuente primera de prosperidad y bienestar.

Agricultores humildes: los que regáis con el santo sudor de vuestra frente los campos, fertilizándolos para que produzcan el grano que ha de convertirse en pan para alimentar á vuestros hermanos, ricos y pobres, sabios é ignorantes, buenos y malos, poderosos y débiles, no os dejéis sugestionar por las halagadoras cuanto engañosas palabras de los falsos apóstoles de la Libertad, que aunque parecen trabajar en provecho vuestro, solamente ambicionan su bienestar propio. No prestéis atención á los que os hacen ofrecimientos imposibles é irrealizables, llamándoos á su lado solamente para empujaros á la lucha fratricida. Esos son Caines con máscaras de Cristos.

Escuchad la poderosa voz de la Experiencia, áspera quizás, pero impregnada de verdad, que os dice: *La Redención del Hombre es el Trabajo. El que no trabaja no progresa.*

No abandonéis vuestros arados ni dejéis sin cultivo la tierra que se os ha confiado por empuñar las armas que siembran la muerte y el espanto. Sabed que los que os llevan al combate son los que se aprovecharán de vuestros sacrificios y que cuando hayan escalado el poder ambicionado trepando sobre montones de cadáveres, serán los primeros en azotar vuestras espaldas con el látigo de su desprecio.

No abandonéis vuestro terruño para lanzaros tras aventuras gloriosas; no hay más gloria para el hombre que ser útil á los que le rodean. Si os alejáis de vuestro hogar en pos

de soñadas bienandanzas, cuando regreséis á él ya lo encontraréis profanado, mancillado por los mismos que se dicen vuestros correligionarios; quizás convertido en escombros ó tal vez asolado por el hambre y el dolor.

El verdadero patriotismo no se traduce con farándulas trágicas ni con grotescos aullidos de salvajes, ni con rimbombantes discursos huecos que provocan la inquietud y el desorden, sino con unciosas palabras de paz, de unión, de confraternidad, con lógicos razonamientos que fortifiquen el espíritu público. Elevando un altar á la diosa Razón.

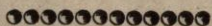
Si queréis ser patriotas de verdad, empezaad por ser útiles, pero verdaderamente útiles á vuestras propias familias, dándoles el pan del cuerpo y del espíritu á vuestros hijos, apoyo y protección á vuestros padres y esposas. ¡Educaad, no matéis!

La familia es la base de la Patria, y si no les sois útiles á las vuestras y si no respetáis las ajenas; si por medio de vuestro trabajo no buscáis el progreso procomunal, sino que asoláis los campos, destruíis las ciudades y alejáis con vuestra conducta truhanesca la confianza que los extraños deben tener en nuestro país, por más que gritéis ¡Viva la Libertad!, seréis liberticidas; por más que protestéis servir á la Patria, seréis traidores.

No escuchéis las empalagosas promesas de los propagadores de la revolución; las palabras de esos falsos apóstoles son como el canto de la sirena: os atraen para precipitaros.

Leonardo R. Pardo.

(Mexicano.)



EL BRASIL

Sus ferrocarriles.

(Continuación.)

El ferrocarril de Alcobaca á Praia da Rainha, abre al mercado del Pará una rica región en el centro del país, en 31 de Diciembre de 1908 poseía en servicio 45 kilómetros, número que asciende actualmente á 53, pretendiendo todavía la Compañía concesionaria inaugurar este año 20 kilómetros más. En el ferrocarril de S. Luis cuya construcción fué dada en subasta, siguen los trabajos iniciados en Villa del Rosario el 29 de Enero del año último. La construcción es ya de 80 kilómetros, siendo de 40 en el trozo del Rosario á Itapicuré y 40 de Caxias á Codó. El ferrocarril de Baturité, hasta

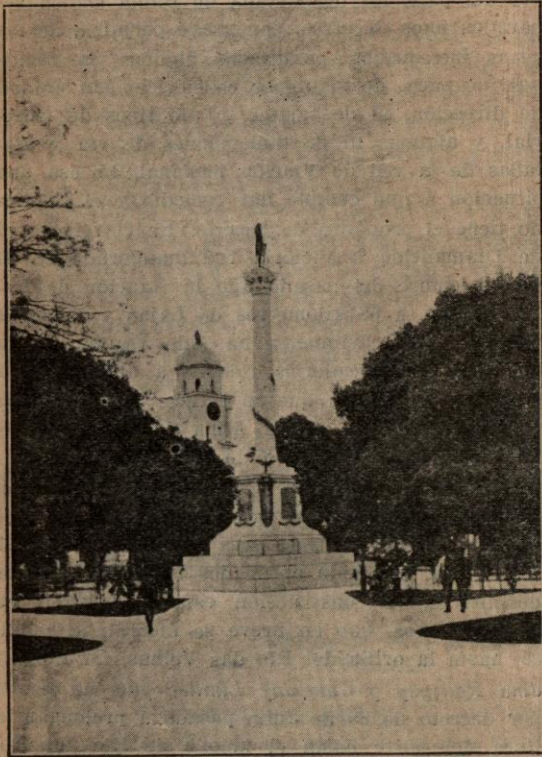
hace poco construído por cuenta del Gobierno, tuvo un aumento de 18 837 kilómetros de líneas en servicio en 1909, teniendo desde Fortaleza la extensión total de 335.184 kilómetros. El ferrocarril Sobral, cuya construcción de Ipú á Cratheus fué ajustada en 14 de Diciembre de 1907, tiene los rieles colocados en 25.300 kilómetros. En el intento de construir con aquellas dos líneas una red de ferrocarriles según el plan adoptado en otras regiones del país, fué por decreto de 18 de Noviembre del último año autorizando el contrato para la organización de la red ferroviaria de Ceará con la *South American Railway Construction Company Limited*. Se buscó por esta forma no solamente beneficiar la región comprendida entre estas dos líneas, sino también á las poblaciones á que sirven por las relaciones y uniformizaciones de tarifas, cesando al mismo tiempo el sistema de construcciones por Comisiones del Gobierno.

Comprende el contrato el alquiler de las líneas en servicio de Baturité y de Sobral y la construcción hasta Macapá y Crato del ramal de Icó, de Sobral desde Cratheus hasta Therezina y de la unión de las dos líneas por Uruburetama. Quedó estipulada la cantidad de obra medida hasta el máximo de 33.000 pesos por kilómetro, en títulos con el interés de 5 por 100 para el pago de los trabajos. Posteriormente, habiendo sido decretadas las operaciones iniciales de la conversión de la deuda externa del Brasil al interés de 4 por 100 fué incluida en el empréstito emitido para aquel fin la cantidad destinada al pago de las líneas de la construcción de la red cearense, y en el contrato de éstas se estableció el pago de dinero, quedando el precio máximo por kilómetro reducido á 30.000 pesos. Con esa modificación y con la que se hizo en la tasa de los títulos emitidos para el ferrocarril de Goyaz de 4 por 100 el interés de los empréstitos para la construcción del ferrocarril de la Unión, quedaba solamente el tipo de 5 por 100 para la del ferrocarril de Itapura á Corumbá ajustado en esa forma en virtud del decreto núm. 6.899 de 22 de Marzo de 1908. De la nueva red serán abiertos al servicio este año 140 kilómetros, de los cuales 80 en continuación de Baturité y 60 en la de Sobral, que darán un total de 691.464 kilómetros. En la parte en servicio del ferrocarril Central del Río Grande del Norte, cuya extensión es de 56 kilómetros, fué construído un depósito de coches en Ceará-Mirim é iniciado el edificio de los talleres en Natal, en la orilla derecha del Potengy. En aquel trozo se están sustituyendo por rayos mínimos de las curvas de 100 metros por 1,8 por 100 y por 150 metros. En el trozo en construcción está adelantado el movimiento de las tierras en una extensión de 60 kilómetros. El puente sobre el Ceará-Mirim quedará terminado en Agosto,

quedando listos para el público 60 kilómetros. La red de los ferrocarriles alquilados á la *Great Westearn Limited* que comprende las líneas de Natal á Nova Cruz en el Río Grande del Norte, Conde de Eu en la Parahyba, Central de Pernambuco, Recife al Limeodro, Central de Alagoas y Pablo Alfonso, necesita penetrar en el interior de los Estados que sirve y á donde casi llegan los beneficios de la viación que contorna el litoral. Con ese fin el Gobierno contrató por el decreto de 26 de Octubre de 1900 las ampliaciones de las líneas de independencia á Picuhy en Parahyba, de la Central de Pernambuco hasta Flores, y de la Central de Alagoas de Viosa á Palmeira de los Indios, debiendo el capital empleado en esas construcciones ser remunerado por las rentas excedentes de las cuotas destinadas al fondo especial de rescate de los títulos de los ferrocarriles. Ya están hechos parte de esos estudios y en breve se iniciará la respectiva construcción. Están construidos 16.405 kilómetros para las uniones de los ferrocarriles de Recife á San Francisco, Recife á Limoeiro y Central de Pernambuco, quedando dependiente esa obra de la construcción de la estación Central para el servicio de pasajeros y equipajes. La unión de la red de la *Great Westearn* con la de Bahía está siendo realizada por el ramal de Timbó, llegando hasta las inmediaciones de Propiá, en las orillas de S. Francisco, y de ahí á Lorenzo de Albuquerque, en la línea de Maccio á la Unión, pasando por Itabainha, Itaporanga, S. Cristobal, Aracajú, Larangeiras, con un ramal para Capella, de cerca de 10 kilómetros. Las obras siguen entre Aporá y Larangeiras habiendo sido inaugurados 27 kilómetros desde Timbó y estando en vía de conclusión para ser abiertos al servicio 138 kilómetros más. Casi terminado el puente sobre el Río Rapicuré, otro con cerca de 800 metros será lanzado sobre el S. Francisco adelante de Propiá. Por decreto núm. 6.308 de 29 de Enero de 1909, quedaron aprobadas las cláusulas para el contrato de alquiler del ferrocarril de Sao Francisco en el Estado de Bahía y de alquiler provisional del ferrocarril de Bahía á S. Francisco, en el ramal de Timbó, y de los trozos que vayan siendo entregados al servicio público entre Propiá y Central de Bahía. De acuerdo con el contrato fué autorizada la reducción de vía en la sección de Calçado á Alagoinha del ferrocarril Bahía á S. Francisco. El servicio de esa línea á cargo de la Compañía de Viación general de Bahía, fué perturbado por una huelga de obreros que duró de Octubre hasta mediados de Diciembre. Reclamaban ellos aumento de sueldo, reducción de horas de trabajo y garantías semejantes á las de los empleados en los servicios públicos. Por la misma época el comercio del interior y de la capital quería la reducción de las tarifas,

y el Gobierno, eficazmente auxiliado, impidió que el orden fuese alterado. Después de escuchar por intermedio de un emisario suyo la clase de reclamaciones, resolvió el Gobierno, de acuerdo con las Compañías, elegir un superintendente de ferrocarriles, á quien fueron dados plenos poderes. Las providencias tomadas por ese funcionario para regularizar los servicios, organizar el cuadro del personal, fijar los derechos y obligaciones de éste, etc., han logrado normalizar los servicios de los ferrocarriles. Al revés de lo que se ha hecho con los ferrocarriles de otras regiones del país, los del Estado de Bahía siguen separados unos de otros, con grave perjuicio de las zonas intermedias, paralizadas algunas en regiones incapaces de mantener el servicio, sin unidad de dirección, ni de tarifas, ni de tipos de material, y algunas ni de dimensiones de vía y aisladas de la red de Viación nacional. Es esa una situación á que cumple dar remedio y el Gobierno tiene el propósito de hacerlo. En el ferrocarril de Diamantina á Victoria fué inaugurada en 31 de Diciembre del pasado año la estación de *Derubadinha*, á 68 kilómetros de Lajao y á 346 de Victoria. El movimiento ha sido regular y los pasajeros y mercaderías tienden á aumentar. El trozo de la línea á que se refiere esta concesión comprendido entre Santa Anna de Ferros y Serrro, fué, por decreto de 8 de Julio de 1909, sustituido por la línea de *Currallinho*, estación del ferrocarril **Central del Brasil, Diamantina**, bajo el mismo régimen, línea cuya extensión es de 149 kilómetros, han sido aprobados todos los estudios definitivos, la construcción está adelantada en 50 kilómetros, que en breve se abrirán al público, hasta la orilla del Río *das Velhas*. La *Leopoldina Railway and Company Limited* fué autorizada por decreto de 29 de Julio pasado á prolongar la línea del norte hasta el muelle de Río Janeiro, facilitando así la comunicación de la zona servida por aquel ferrocarril. Esta concesión que no costó ningún sacrificio al Tesoro, es igual á la que el Gobierno del Imperio hizo á la misma Empresa en 1888. Por el contrato con la *Leopoldina* obtuvo el Gobierno todavía la fundación de colonias agrícolas extranjeras y almacenes frigoríficos en la isla de la Concepción, además de los ferrocarriles para Cabo Frío, Avaruama y San Pedro, donde la producción de la sal llega á un millón de bolsas actualmente. Esos ferrocarriles se van á construir sin perjuicio alguno para el país. La iniciación de las obras para ese fin ya empezó á influir en el desarrollo de una vasta zona suburbana, donde la facilidad y baratura de transportes deparará cómoda localización á la población obrera de la capital. Por otro lado, las comunicaciones con Petrópolis contribuirán en gran parte al desarrollo de ese sitio encantador del territorio fluminense. Se están realizan-

do los estudios para la electrificación del trozo del ferrocarril de Petrópolis. Han sido aprobados los planos de la ampliación hasta Playa Fornos, donde se levantará la estación, de vastas dependencias y monumental aspecto. En Diciembre empezó á hacerse el movimiento por la estación provisional construída entre la calle Figueira de Mello y Avenida del Mangue. Se encuentra muy adelantada la construcción de las líneas de unión entre los Estados de Río, Minas y Espíritu Santo y línea del Mar de España. Ya está cerrada la solución de continuidad de 80 kiló-



VENEZUELA (VALENCIA).— La Plaza de Bolívar.

metros que todavía separaba Victoria de esta capital, y en breve será abierta al público. Han sido aprobados los estudios del ramal de Capivary á Cabo Frío en una extensión de 56 kilómetros, cuya construcción pronto será iniciada. El ferrocarril del Corcovado fué electrificado, siendo el primero que adoptó tal sistema. La formación de la red Sud-Mineira, antigua aspiración de una vasta y rica zona del país, de gran mejora para la red de los ferrocarriles federales, fué por fin hecha. Había sido decretada por ley de 31 de Diciembre de 1903, disposición que todas las leyes de presupuestos posteriores vinieron repitiendo. Debía formarse con los ferrocarriles de Minas y Río, Muzambinho y Sapucahy, de las cuales el primero era propiedad de la Unión desde 1900, el segundo fué comprado por el Gobierno fede-

ral en 1908 y el tercero pertenecía á una Compañía por concesión de los Gobiernos de los Estados de Minas Geraes y Río Janeiro. En aquella ocasión el Gobierno expidió el decreto de 30 de Octubre de 1906 determinando las providencias para la constitución de esa red. Para que fuera celebrado el respectivo contrato se hizo pública subasta. Por decreto de 2 de Diciembre de 1909 resolvió el Gobierno aceptar la proposición de la Compañía de Viación Férrea de Sapucahy, imponiendo á ésta sin indemnización alguna la obligación de incorporar sus líneas á la nueva red, para que quedasen bajo las mismas disposiciones y régimen de tarifas. De esa forma, de acuerdo con la ley de 1903, pudo ser ejecutado el plan de unificación de las mismas líneas. Firmado el contrato, se organizó, para llevarlo á cabo, la Compañía de Ferrocarriles Federales Viación Sud-Mineira. Debían quedar terminados los respectivos ramales en los siguientes plazos: El de Monte Bello hasta S. Sebastián del Paraíso, en 31 de Diciembre de 1911. De esta ciudad á Santa Rita, en 31 de Diciembre de 1912. El ramal de Passos, en 31 de Diciembre de 1913. El ramal de Lavras, en 31 de Diciembre de 1912. Los ramales de Campanha al Río Sapucahy, en plazos que al Gobierno compete fijar, según el respectivo contrato. Bajo esta garantía fué dada á la Compañía Mogyana de ferrocarriles la construcción de las líneas de Monte Bello y Passos. Ya han empezado los estudios de esas líneas, y fué iniciado en el Banco del Brasil el depósito del capital destinado á su ejecución. La viación de San Pablo prosiguió, como en anteriores años, con la mayor regularidad, lo mismo en las grandes líneas que en las chicas. La Compañía Paulista ha concluído, para inaugurar en breve, 38 kilómetros de Pederneiras á Oahuru y sigue activamente los trabajos de Río Claro á Monte Pelado. La Mogyana y Sorocabana estudian sus ampliaciones hasta Santos y Río Paraná, habiendo sido inaugurado por aquélla en 12 de Octubre el trozo de Ourinhos á Salto Grande de Paraná: nema, con 12.335 kilómetros. La Compañía del Noroeste del Brasil, que con su ampliación de Itapira á Corumbá se dedica á unir la capital de la República hasta aquel punto de la frontera occidental, tiene actualmente en servicio 340 kilómetros de Borahu á Anhangahy, estando casi terminados 112 kilómetros de aquella estación á Jupirá. Con el intento de llevar más rápidamente la viación al interior de Goyaz dando forma á los trazados que de larga fecha afectaban á aquel territorio, resolvió el Gobierno sustituir las líneas concedidas por decreto de 27 de Marzo de 1907 por las de Formiga á Goyaz, pasando por el Municipio de Catalán con un ramal para Uberara, y de Araguay á empalmar en aquélla

en punto conveniente del mismo Municipio. Para ese fin se pasó el decreto de 30 de Septiembre de 1909, por el cual fué sustituido el régimen de la garantía de interés de 6 por 100 sobre el capital kilométrico de 30.000 pesos oro, por el de la construcción por cuenta de la Unión con el pago en títulos de 5 por 100 sin exceder á 35.000 pesos el coste del kilómetro. El interés fué reducido al 4 por 100 por decreto de 28 de Febrero del presente año. Quedó concluido el trozo de 114 kilómetros hasta Bambuhy, prosiguiendo los estudios hasta Goyaz. De la línea de Araguary han sido concluidos los estudios de cerca de 100 kilómetros. La red de Río Grande del Sur está en su totalidad á cargo de la *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria del servicio. Los magníficos resultados alcanzados por la Empresa son el indicio claro del extraordinario desarrollo de la región á que sirven. La recaudación de los cuatro últimos años fué:

	Pesos.
1906.....	6 155 730,89
1907.....	7 195 174,033
1908.....	7.935 451,371
1909.....	9.140.348,609

El ferrocarril Central del Brasil ha alcanzado ya su primitivo límite en la orilla derecha del Río San Francisco, á 1.005 kilómetros distante de la capital de la República. Para atender á las necesidades más elementales del comercio deberá ampliarse hasta los Municipios del norte de Minas Geraes, cuyos productos ahí afluirán hasta unir con la vía del ferrocarril de Bahía. Se encuentra muy adelantado en su construcción el ramal de Santa Cruz para Itaguahy á Itacurussa, línea de gran alcance económico y estratégico. Se acerca el término de los contratos de subasta en la construcción del ramal de Sabará á Santa Bárbara. Las líneas en servicio del Central del Brasil tienen actualmente la extensión de 1.763.656 kilómetros. Su renta en 1909 fué de 31.178.236 pesos. El gasto total de 30.057.674,371. Con el fin de facilitar el desarrollo de la zona suburbana y los medios de transporte á la densa población obrera que la habita, se han reducido los precios de los pasajes. Este programa de reducción de tarifas lo mismo de pasajes que de mercaderías, se ha practicado en el ferrocarril Oeste de Minas. De eso ha resultado gran aumento en las rentas brutas y netas, teniendo aquéllas un aumento superior á 20 por 100. Las construcciones decretadas representan una extensión superior á 600 kilómetros de líneas nuevas. Se reunió en esta capital en Diciembre de 1909 el Congreso de vías de transporte, en el cual fueron examinadas las cuestiones relativas al empleo de tarifas, etc. Las resoluciones del Congreso aconsejan providencias de carácter

práctico, algunas de las cuales serán puestas en ejecución por las Empresas particulares y por la Administración pública."

El lenguaje presidencial, aunque sobrio, no deja de dar todo el relieve necesario á lo que el Brasil puede hoy día presentar con más orgullo á las naciones civilizadas como su mejor recomendación.

De la parálisis hemos pasado pronto á una actividad que nos da la seguridad de que estamos realizando briosamente nuestra tarea de civilización en este continente, donde tantas Repúblicas se estimulan entre sí por la suave rivalidad del trabajo. Estamos completando nuestro trabajo económico, pues bastante hay todavía por realizar; pero están las cosas de forma que no habría hoy fuerza capaz de hacer parar el Brasil en el camino empezado; de tal manera son favorables las condiciones de existencia de nuestra nacionalidad, que puede aspirar á ser en breve una de las primeras naciones del mundo.



LA PATAGONIA CHILENA

Por regla casi general, todos nuestros compatriotas de fortuna, después de educar sus hijos en la capital los llevan á Europa, para visitar los famosos canales de Noruega—cuyos encantos son tan famosos—y para despertar el sentimiento de lo bello en las orillas de los lagos de Suiza ó en las costas del Adriático.

Todos los que remontan el hemisferio norte en demanda de bellezas naturales, de sensaciones agradables, de panoramas artísticos y nieves eternas, es seguro que ignoran la existencia de los canales de la Patagonia, del archipiélago chilote y la hermosa selva que se desarrolla desde la falda del volcán Corcovado hasta las márgenes del Bio-Bio.

Quien haya visitado esta región donde tanto varía el clima, en que hay tan variada fauna, donde una flora exuberante matiza los prados con todos los colores del iris, no puede menos que sentir una íntima satisfacción al admirar tales bellezas dentro de nuestra patria.

Es Chile un país privilegiado. Como observa Darwin en su obra "Viaje alrededor del mundo", cruzando el Estrecho de Magallanes del Atlántico hacia el Pacífico, las márgenes del Estrecho presentan un aspecto lúgubre, hasta llegar al territorio chileno; grandes dunas y pampas escarpadas presentan dilatados horizontes.

Punta Arenas, ciudad progresista é industrial, es el más avanzado de los centros de civilización en el sur del continente americano. Es esta

una de las ciudades que menos protección ha recibido de la nación, y una de las mejor organizadas, mediante su sistema de gobierno. En este pueblo, cuya población ha aumentado considerablemente en los últimos años, que cuenta con industrias tan florecientes como los frigoríficos donde se benefician millones de animales; donde la ganadería ha tomado un incremento considerable, se goza de una tranquilidad positiva; pues ahí no ha llegado la ráfaga malsana de la politiquería que invade con fuerzas irresistibles el país entero, en todas sus clases sociales.

No es un juicio aventurado el afirmar que el territorio de Magallanes tiene un crédito ilimitado, porque su gobierno regional goza de la confianza universal.

Por medio de un empréstito obtenido por la Junta de Alcaldes de Punta Arenas, se ha procedido á los trabajos de agua potable y alcantarillado y á instalar el telégrafo sin hilos para comunicar la Tierra del Fuego con el continente.

Hoy día Punta Arenas cuenta con comunicación telegráfica con todo el mundo; hay una magnífica instalación de luz eléctrica un Liceo, una escuela de Salesianos, un Cuerpo de Bomberos, un magnífico Club, y un sinnúmero de casas comerciales, de distintas nacionalidades, hacen de esta ciudad una verdadera capital del territorio austral.

Palacios elegantísimos y confortables, como el de doña Sara Braun de Valenzuela y el del Sr. Morris Braun, son los adornos de la población.

Al abandonar Punta Arenas se siente nostalgia de aquella verdad exótica. Su población es tan cosmopolita, se hablan tantos idiomas; hombres y mujeres visten trajes, algunos muy extravagantes y la mayoría muy raros, que el que llega ahí por primera vez se forja la ilusión de estar en otro continente, bajo otro cielo, al amparo de otra bandera y á miles de leguas de nuestro querido Chile.

No obstante, en esta región, donde en invierno el termómetro acusa una temperatura constante de 18 á 20 grados bajo cero, á pesar de las nieves eternas que como albo sudario envuelven sus montañas.

Cruzando el Estrecho, que en algunas partes toma proporciones colosales, se goza de un panorama siempre variado y siempre hermoso.

Desde que se abandona la rada de Punta Arenas se admira el cono siempre nevado del Monte Sarmiento, situado á la entrada del canal de su nombre, sobre la ribera sur del Estrecho.

La isla Carlos III, tapizada de una vegetación exuberante que invade los contornos istéños hasta besar las tranquilas aguas con su follaje, nos trae á la memoria las islas encantadas, de las leyendas de princesas enamoradas y hadas bienhechoras.

Las inmensas gargantas en el fondo de cuyo saco encuentran refugio los buques para fondear en la noche ó para esperar el paso de las tormentas, son verdaderos tallados en la roca viva, donde á cada instante se encuentran, ya una roca que parece derrumbarse sobre el mar, ya un torrente que se precipita entre el tupido follaje de los canelos, ya alguna bandada de cisnes ó patos que reposan muellemente en alguna pequeña ensenada.

Después de cruzar el paso de Tamar, donde por lo general el mar es agitado por las constantes brisas del sureste, se penetra en los canales de Smith. Los canales, por lo general bastante rectos en dirección norte-sur, tienen el aspecto de calles fantásticas.

En las tardes de verano, cuando el cielo está despejado y el sol da vida y color al paisaje, la navegación por los canales es uno de los espectáculos más agradables que se pueden imaginar. Las aguas del canal, apenas removidas por las corrientes producidas por los cambios de marea, en sus remansos retratan los perfiles de la costa y las nubes del cielo; arrayanes, y los canelos inclinados hacia el norte por los vientos constantes del sur, como si se prosternaran para saludar al viajero que cruza por esas regiones ignotas, parecen resbalarse al débil calor que les presta el sol; las piedras de la orilla, donde una línea parduzca marca el nivel de las más altas mareas, parecen arropadas en finísimos abrigos formados por el verde musgo que las invade; los enormes sargazos, aferrados á las rocas ahogadas ó impulsadas en el sentido de las corrientes, semejan inmensos nidos de serpientes: en las alturas, las nieves eternas, reflejando los plateados rayos de la luz solar y delineando sus contornos sobre el del azul del cielo, parecen más blancas que el armiño.

"El paso de los abismos" es el nombre de uno de los canales más angostos y de los más hermosos de la Patagonia; el canal tendrá unos 300 metros de ancho, y sus flancos están formados por montañas de 400 ó más metros de altura, desde cuyas cumbres descienden como hilos de plata los torrentes producidos por los deshielos.

Nemo.

Santiago de Chile 1913.

BIBLIOTECA

Sin perjuicio de las notas bibliográficas, que irán apareciendo en números sucesivos de esta revista, de los libros enviados últimamente por autores y editores y que pasan á formar parte de la biblioteca de la UNIÓN IBERO-AMERICANA, publicamos hoy una relación de los mismos para conocimiento de los señores socios, aprovechando la ocasión para testimoniar la gratitud de la citada Sociedad á cuantos contribuyan á enriquecer su biblioteca, una de las más consultadas de España en asuntos ibero-americanos.

Hojas Dispersas, por Adolfo León Gómez.—Bogotá, 1913.

A la memoria de mi padre Sr. Dr. D. Luis Cordero,

De Cádiz á Manila á bordo del Claudio López (Carta dirigida á un compatriota), por J. Federico Gerlein.—Cádiz, 1913.

Rufino José Cuervo y la lengua castellana, por Fray Pedro Fabo.—3 tomos.—Bogotá, 1913.

Catálogo General del Museo de Bogotá, por Ernesto Restrepo Tirado (Edición oficial).—Bogotá, 1913.

A Juan Montalvo, por L. Pallares Arteta.—Madrid, 1913.

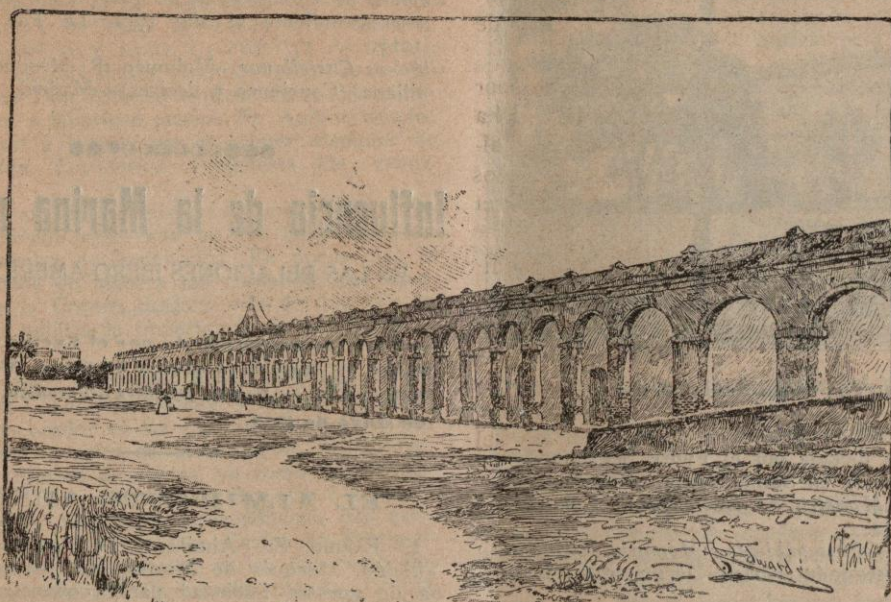
La Bosuga Blanca de nuestros bosques, por D. Simón Montiel.—Venezuela (Maracaibo), 1913.

The Conduct of the Cerro de Pasco Mining Company by Dora Mayer.—Lima (Perú), 1913.

Guía General del Paraguay para 1913, editado por Francisco Gröwel y Compañía.—Asunción.

Le Brésil Méridional, por G. M. Delgado de Carvalho.—París, 1910.

Memoria de la Sociedad de Socorros Mutuos de San



COLOMBIV (CARTAGENA).—Ruinas del antiguo Monasterio.

por Gonzalo Cordero Díaz.—Cuenca (Ecuador), 1913.

El Interinato Presidencial de 1911, por Gregorio Ponce de León.—México, 1912.

Anuario de la Bolsa del Comercio y de la Banca para 1913, por D. Eduardo Díaz Pinedo.—Madrid, 1913.

Anotaciones Etnográficas (primera parte), por A. Lecuca. Bejarano.—Venezuela, 1913.

Centro Gallego de Madrid, Memoria del Monumento á los héroes de Puente Sampayo, por Augusto C. de Santiago y Gadea.—Madrid, 1913.

Conferencia dada en la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona por D. Miguel S. Oliver el 29 de Noviembre de 1912.—Barcelona, 1913.

Rasgos biográficos de José Segundo Decoud (Homenaje en el 4º aniversario de su fallecimiento), por D. Rafael Calzada.—Buenos Aires, 1913.

Sociedad Española de Beneficencia de Panamá.—Memoria correspondiente al año 1912.—Panamá, 1913.

Orientaciones necesarias: Cuba y Panamá, por F. Carrera y Justiz.—Habana, 1913.

Anales del Correo de El Salvador (ideal de un Congreso postal Centroamericano), por Miguel A. García.—San Salvador, 1913.

Paulo, correspondiente al año 1912-1913.—San Paulo, 1913.

Asociación Española Primera de Socorros Mutuos.—Memoria correspondiente al año 1912—Montevideo, 1913.

Centenario de la Independencia 1810-1910, por Emiliano Isaza y D. Lorenzo Marroquín.—Bogotá, 1911.

Memoria del Casino Español y Centro de la Colonia Española de Cienfuegos, correspondiente al año 1912.—Cienfuegos, 1913.

Casino Español de la Habana.—Memoria correspondiente al año 1912.—Habana, 1913.

Sobre el problema Agrario en México (Notas recogidas en el campo de la observación y de la experiencia), por el Sr. Telesforo García.—México, 1913.

Mensaje del señor Presidente de la República, Doctor D. Manuel E. Araujo.—San Salvador, 1913.

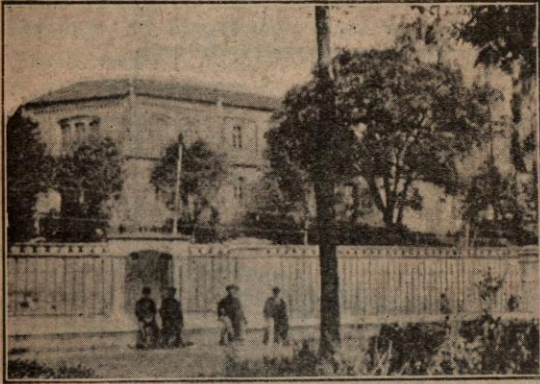
Estadística Mercantil y Marítima.—Primer semestre del año económico 1912-1913.—Caracas, 1913.

Clásicos Castellanos: volumen XVII.—Arcipreste de Hita.—Tomo 2º.—Madrid, 1913.

Anuario Estadístico de la Ciudad de Buenos Aires.—Años xx y xxi.—1910 y 1911.—Buenos Aires, 1913.

Informe de la Comisión Nombrada por el Gobierno

- Nacional para estudiar los daños ocurridos en la línea de Ferrocarril del Pacífico en Octubre de 1912.*—Bogotá, 1913.
- Primer Congreso Postal continental sudamericano de Montevideo* (Edición oficial).—Bogotá, 1913.
- El Papa (árbitro internacional).*—Conferencia pronunciada por el Sr. D. José M. Rivas Groot en la Sociedad de San Vicente de Paúl.—Bogotá, 1913.
- Objeciones del Poder Ejecutivo.*—Bogotá, 1912.
- La Soberanía de Colombia en el Putumayo* (Edición oficial).—Bogotá, 1912.
- Tratado entre las Repúblicas de Colombia y de los Estados Unidos de América y entre las Repúblicas de Colombia y Panamá* (Edición oficial).—Bogotá, 1909.
- Tribus que poblaron la Costa y modo de civilizarlas*



QUITO.—Seminario Menor.

- Conferencia dictada por el Padre Segismundo de Real de Gandía en Santa Marta.—Bogotá, 1912.
- Informe del Ministro de Hacienda al Congreso.*—Bogotá, 1912.
- Ministerio de Obras públicas.—Memoria al Congreso de 1912:* segunda parte.—Documentos.—Bogotá, 1912.
- Informe del Ministro de Gobierno al Congreso de 1912.*—Bogotá, 1912.
- Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores al Congreso de 1912.*—Bogotá, 1912.
- Memoria de la Asociación de Labradores de Zaragoza y su provincia.*—Zaragoza, 1913.
- Apuntes relativos al porvenir de la agricultura y de la ganadería en el Paraguay,* por Carlos R. Santos (2.ª edición).—Asunción (Paraguay), 1912.
- Anales de la Universidad de Chile.*—Tomo CXXXI y CXXXII.—Año 1912-1913.—Santiago de Chile.
- Memoria de Gobernación, Agricultura y Fomento de 1912.*—San Salvador, 1913.
- El Libro del Hogar,* por D. David J. Guzmán.—Managua, 1900.
- Texto de Zoología elemental con aplicaciones á la Fauna salvadoreña,* por el Dr. David J. Guzmán.—San Salvador, 1911.
- Botánica Industrial de Centro-América,* por el doctor David J. Guzmán.—San Salvador, 1907.
- Discursos pronunciados en el Congreso de los Diputados por D. Ramón Auñón y Villalón.*—Cádiz, 1893-1905.
- Anales del Instituto Nacional de Previsión.*—Año V, número 15.—Madrid, 1913.
- Censo general de la República de Colombia,* por el Doctor Pedro M. Carreño.—Bogotá, 1912.
- Asociación Patriótica Española.*—Memoria correspondiente al año 1912.—Buenos Aires, 1913.

- Anuario de Legislación Ecuatoriana.*—Año 1912.—Quito, 1913.
- Discursos leídos en la Real Academia de Medicina por el Doctor D. Manuel Martín Salazar el 8 de Junio de 1912.*—Madrid, 1913.
- Bibliografía,* por D. Santiago E. Barabino.—Buenos Aires, 1913.
- Bibliografía Pedagógica de obras escritas en castellano ó traducidas á este idioma,* por D. Rufino Blanco y Sánchez.—Madrid, 1907.
- Revista de Libros.*—Año I, núm. 1.—Madrid, 1913.
- Sociedad Española de Beneficencia.*—Memoria correspondiente al año 1912.—San José (Costa Rica), 1913.
- Casa de América.*—Memoria correspondiente al período de 1912-1913.—Barcelona, 1913.
- España y América.*—*El Nueve de Octubre,* por Víctor M. Garcés.—Quito (Ecuador), 1913.
- Cámara de Comercio de la Paz: XXXI.*—Memoria correspondiente al año 1912.—La Paz (Bolivia), 1913.
- Clásicos Castellanos.*—Volumen 18: Marqués de Santillana (Canciones y decires).—Madrid, 1913.



Influencia de la Marina militar

EN LAS RELACIONES IBERO-AMERICANAS

Conferencia pronunciada por el Excmo. Sr. Almirante D. Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares, en la Unión Ibero-Americana, el día 26 de Mayo de 1913.

EL ALMIRANTE AUÑÓN

El Excmo. Sr. Almirante D. Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares, que honró la tribuna de nuestra Sociedad para pronunciar la notable conferencia cuyas notas taquigráficas transcribimos después, nació en Morón (Sevilla) el 25 de Agosto de 1884, es hijo de D. Antonio, Alcalde-Corredor que fué de su pueblo natal, y de D.ª María Josefa, hija de los Marqueses de Pilares. Ingresó en la Armada como aspirante en el colegio naval militar en 24 de Agosto 1857 y obtuvo Carta-orden de Guardia marina por Real orden de 10 de Octubre de 1859.

Sólo contaba quince años cuando inauguró su carrera militar asistiendo con la fragata *Cortés* al bombardeo de las plazas marroquíes de Larache y Arcilla, en Febrero de 1860 y en que sus distinguidos servicios le fueron premiados con la concesión de la cruz de la Marina de Diadema Real y declarado Benemérito de la Patria.

No hemos de seguir el relato sucinto de la vida militar del hoy Almirante D. Ramón Auñón. Sus hechos en el servicio de las armas constituyen la más brillante ejecutoria de experto marino y pundonoroso militar.

A las órdenes del Almirante Méndez Núñez (entonces Capitán de navío) asistió á la toma de Puerto Plata, durante la insurrección de Santo Domingo, en 1863.

Navegó de instructor en los buques-escuelas de guardias marinas, Contramaestres y marinería.

Con el cargo de primer ayudante del Estado Mayor pasó á Italia, conduciendo á la Delegación de

las Constituyentes, que fué á ofrecer la Corona de España al rey Amadeo.

De muy corta edad ejerció interinamente el cargo de Mayor general de la Escuadra, en ocasión de salir ésta al encuentro de la Reina Victoria, cuando por primera vez llegaba á España.

Con el mando de la goleta *Ceres*, dió gallardas pruebas de sus excepcionales condiciones para mandos, como militar y marino, y como diplomático en las turbulencias de las repúblicas del Plata, en la transición del régimen republicano á la monarquía de Don Alfonso XII, y en los viajes por el Océano y estrecho de Gibraltar.

De tercer comandante de la fragata *Lealtad* permaneció en Londres, durante la exposición de pesca en 1883. A su regreso se le confió la honrosa misión de transportar de Vigo á Caliz los restos del Almirante Méndez Núñez.

Siendo ministro el Sr. Antequera, le encomendó la recopilación de todo lo legislativo en Marina desde fines del siglo XVIII. La cantidad de trabajo que realizó en seis meses produjo verdadero asombro y el Rey Don Alfonso expresó deseos de conocer al activo y laborioso marino Sr. Auñón, siéndole presentado á la vez que el primer ejemplar de la *Colección Legislativa* compuesta de veinte volúmenes.

Seguidamente fué comisionado por el Gobierno para una misión reservada en las Islas Baleares con la Escuadra de Instrucción. En pocos días la dejó terminada de manera tan cumplida, que aque Ministro de la Corona deploró más de una vez no poder hacer pública la importancia de tan señalado servicio.

En el período de tiempo desde 1884 hasta 1888 promovido á Capitán de fragata, se dió más á conocer, ya como orador en las conferencias del Ateneo ya como jurisconsulto en la redacción del Código penal de la Marina de guerra, ya como diplomático en el Congreso internacional de Bruselas ó formado parte de la Embajada extraordinaria que asistió al casamiento del rey Don Carlos de Portugal entonces duque de Braganza, ya en fin, como excelente propagandista, alcanzando que la familia real, las damas de Asturias y algunas Corporaciones, regalasen banderas de combate á los buques de guerra ó contribuyendo poderosamente á la realización del centenario de D. Alvaro de Bazán durante cuyas fiestas tuvo bajo su guarda la espadilla del héroe de Lepanto y las llaves de la ciudad de Túnez, hoy propiedad de los marqueses de Santa Cruz.

Tan distinguidos servicios fueron premiados por el Rey de los belgas, con las insignias de Oficial de la Orden de Leopoldo; por el Rey de Portugal, con la encomienda de San Benito de Avis, y por la Reina Regente de España, con la encomienda de la Real y distinguida de Carlos III.

Investido en 1888 con el mando del crucero *Infanta Isabel* y de la Estación naval de España en la América del Sur, dió principio al período más brillante de su larga carrera, período que debe conservar en grata memoria todo buen español.

Cinco veces se le dieron las gracias en nombre del Rey por su acertada gestión en los asuntos en que intervino.

En la política ingresó el Sr. Auñón presentando su candidatura para Diputado á Cortes.

Venciendo las naturales dificultades que siempre halla un nuevo candidato en el enmarañado organismo de la política provincial, fué admitido por la circunscripción de Cádiz y proclamado por el entonces Jefe del Gobierno y del partido liberal señor

Sagasta, porque en el corto tiempo que nuestro biografiado estuvo en Madrid, pudo penetrarse de todo el valimiento del marino que, mandando el crucero *Infanta Isabel*, fué aclamado Jefe de la escuadra internacional, al declararse impotentes los Ministros extranjeros en Buenos Aires para evitar el embardeo de la ciudad; éxito alcanzado sin violencia por el Sr. Auñón.

La circunscripción de Cádiz le eligió para diputado el año 1893, y siguió desde entonces sin intermitencia representándola y afiliado al partido liberal, hoy liberal democrático.

Seguidamente que llegó al Congreso dió gallarda muestra de su competencia como orador parlamentario, calificado por el Sr. Maura como "habilísimo ¡el más hábil! para la controversia" con motivo de una discusión sobre Marina.

En la vida política del marqués de Pilares hay grandes rasgos de su predilección por la Marina, que lamentamos no disponer de espacio para relatar, pues son dignos de recordarlos.

Marino antes que político, y conocedor como pocos de las necesidades patrias, en relación con las demás naciones, presentó á las Cortes un completo plan de Escuadra, defendiéndolo con notables discursos que fueron publicados por sus admiradores en un folleto, con la aspiración de que sirvan de enseñanza saludable á la opinión extraviada y en homenaje de admiración y gratitud.

Simultáneamente con la Diputación, ha desempeñado los cargos siguientes:

Vocal de la Junta para armonizar los Códigos de Guerra y Marina.

Vocal de la Junta clasificadora del generalato de la Armada.

Vocal de la Junta para construcción de una Escuadra.

Ministro de Marina.

Como hombre de ciencia y como ateneísta le justifican sus brillantísimas conferencias en el Ateneo de Madrid, alternadas con la de Moret, Azcárate, Pidal, Labra, Silvela, Dacarrete, Menéndez Pelayo y otros. En Cádiz se recuerdan con fructificación sus interesantes conferencias acerca de la *Revolución de Buenos Aires* y las celebradas en el *Centro Obrero* acerca de *Los obreros del mar*.

Su palabra fácil y siempre escuchada con entusiasmo en innumerables discursos, brilló muy singularmente, antes de ser elegido representante del país, en los banquetes del 2 de Mayo; en Montevideo, en la inauguración de la Exposición flotante del conde de Vilana; en la clausura de curso del Colegio militar del Uruguay; en el banquete al Presidente de la República oriental, á bordo del vapor *Alfonso XII* en Montevideo; en la recepción del de la República Argentina; al condecorar á la marinería por haber salvado 27 vidas argentinas; en el banquete de los Eúscaros y en el que, como despedida, le ofrecieron los españoles de aquella república en el Hotel Continental.

Es presidente honorario del Centro Obrero de Buenos Aires, del de San Fernando, de Artes é Industrias, de la Asociación Benéfica de Condestables y del Colegio de Practicantes de Cádiz.

Es socio de honor de las Económicas de Amigos del País de Almería y Las Palmas, de la Geográfica de Almería, de la de Pescadores de San Pedro de Tortosa, San Carlos de la Rápita y San Telmo de Gran Canaria.

Es miembro efectivo de la Real Academia, "La

Estrella de Italia" y de las Juntas directivas de la Liga Marítima y de la Liga Africanista.

Lleva su nombre una calle de San Fernando, otra de Chiclana y otra de Morón.

Posee los siguientes títulos honoríficos:

Marqués de Pilares.

Gentilhombre de S. M.

Benemérito de la patria.

Senador vitalicio.

Consejero de Estado.

Consejero del Supremo de Guerra y Marina.

Hijo adoptivo de Chiclana y de Cartagena.

Gran Cruz del Mérito Naval, San Hermenegildo, San Benito de Portugal, Mérito Militar, Carlos III y Victoria de Inglaterra.

Encomiendas ó Placas de Carlos III, San Hermenegildo, Mérito Militar, Mérito Naval roja de 3.ª y blanca de 3.ª y 2.ª

Cruces de la Marina, Carlos III, Mérito Naval Corona de Italia, Leopoldo de Bélgica, San Hermenegildo.

Medallas de Africa, Amadeo, Regencia y Alfonso XII.

* *

Antes de pronunciar su conferencia el Sr. Auñón, el Sr. Rodríguez San Pedro, Presidente de la Unión Ibero Americana, que con el Sr. Ministro de Marina y el disertante ocupaban el estrado, dirigió á la numerosa y distinguidísima concurrencia que llenaba la sala de actos, las siguientes palabras:

* *

El Excmo. Sr. Presidente de la Unión Ibero-Americana (Rodríguez San Pedro): Señoras y señores, tenemos hoy la fortuna de que el señor Almirante Auñón se haya prestado á dar una conferencia aquí, en la Unión Ibero-Americana, sobre un interesante tema, que cae por completo dentro de los fines de esta Asociación, que son principalmente y como síntesis de ellos, el estrechar constantemente las relaciones hispano-americanas. Para esto, por multitud de motivos, nadie más autorizado que el señor General Auñón, el cual no necesita, seguramente, el ser presentado, porque está en todas partes donde se sirva concurrir, como por derecho propio, y aquí había de estarlo mucho más, cuanto que gran porción de su vida la ha consagrado á mantener aquellas relaciones, y hace ya bastantes años, en las costas de América y en sus mares, ha dedicado sus esfuerzos á velar por el prestigio, por el honor, por la fraternidad y por los intereses de España en relación con los países hispano-americanos. Por tanto, como realmente presentación no se necesita y la reunión tiene seguramente deseo vivísimo de oír pronto la autorizada palabra del señor Auñón, yo ceso en el uso de la mía y la abandono al mismo Sr. Auñón. (*Muy bien; muy bien.*)

* *

El Excmo Sr. Marqués de Pilares.

SEÑORAS Y SEÑORES:

No serían mis palabras la sincera y exacta expresión de mis primeros pensamientos al encontrarme honrado en este sitio si no fuesen encaminadas á rendir fervoroso homenaje á esta muy respetable y culta sociedad Ibero-americana que consagra sus

constantes estudios, iniciativas, talentos y desvelos á una labor tan patriótica como la de estrechar los vínculos que ligan á los pueblos que, oriundos de una misma Patria, á la que bien pudiéramos llamar la Patria madre, conservan con amor los timbres de heredada nobleza y el calor de la sangre española que inspira en todos ellos los sentimientos nobilísimos de la hidalguía castellana; no serían tampoco mis palabras la sincera expresión del pensamiento si no mostraran á la vez la gratitud que debo á los que me han honrado trayéndome á este sitio que en ocasiones anteriores han ocupado tantos sabios; no lo serían, finalmente, si ellas no tradujeran mi contento al saber que mis pobres palabras van á ser escuchadas, no sólo por insignes personalidades, sino también por quienes con sólo su presencia y su belleza alegran esta sala, como las flores á los campos y las estrellas á los cielos; que no es vedado al alma vieja continuar rindiendo el debido homenaje á la hermosura, ni puede hallar seguramente medianera mejor en sus anhelos quien ante todo aspira á conquistar vuestra benevolencia.

Sea, pues, para todos mi saludo y para mí vuestra indulgencia. (*Muy bien; muy bien.*)

* *

Compendio de todas las misiones que ha tomado á su cargo la ilustre Sociedad Ibero-americana es estrechar los vínculos morales y materiales que ligan á los hijos de todas las naciones oriundas de la antigua Iberia; agruparlos en torno de la vieja España, madre común de todas ellas y casa solariega del alma colectiva de aquel glorioso imperio que al peso de su propia grandeza se deshizo en naciones poderosas que hoy honran á la madre, envolviendo su nombre y su bandera en el incienso de su amor, en la armonía de sus bendiciones, en el anhelo vehemente de verla fuerte y respetada, para gozar todos unidos con el recuerdo de gloriosas y comunes tradiciones.

La Unión Ibero-Americana, de historia no muy larga, pero si muy honrosa, desde el comienzo de su vida va siguiendo muy recto camino, utilizando todos los medios conducentes al fin que se propone; pero hay uno, á lo menos, que no ha sido bastante estudiado todavía y que ha de dar, si se utiliza, los más felices resultados, y es la frecuente comunicación de nuestros buques de guerra con las naciones del continente americano, singularmente con aquellas en que son más numerosas nuestras colonias peninsulares.

En éstas, más que en otras, nuestra Marina militar ha prestado y puede continuar prestando grandísimos servicios, en el doble concepto de mantener en nuestros emigrantes el fuego sagrado del amor á la Patria y en los indígenas oriundos de las provincias españolas el culto de esa misma Patria que, si no es hoy la suya, lo fué de sus mayores y les es siempre grato recordar aquellas tradiciones familiares y ver ante sus ojos una representación material de su hogar primitivo cobijado por la misma bandera, bajo la cual acaso pelearon sus abuelos ó sus padres como soldados del hogar hispano. Porque no hay que olvidar que esas naciones jóvenes, cuando su pensamiento retrocede más allá de los comienzos del siglo XIX, no tienen más historia, ni más recuerdos, ni más glorias, ni más bandera, ni más nombre, que el nombre, y la bandera, y

el recuerdo, y la historia de la vieja España que por ningunos otros cambiarían.

Tratemos de unos y de otros separadamente, empezando por la emigración española.

*
**

Difícil sería hallar hoy un rincón de la América que fué española en donde no se encuentre algún

nuestra alma aventurera resignarnos á una vida sobrada de necesidades, ni á un mediano pasar rayano en la pobreza, cuando la imagen, casi siempre engañosa, pero siempre creída, de la opulencia y del descanso, asoma á la imaginación bajo la forma de un *indiano*.

¿Qué importa que otros muchos hayan sucumbido en la tremenda lucha por la vida, en las desiertas Pampas argentinas ó en los insanos climas tropi-



Excmo. Sr. Almirante D. Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares.

compatriota nuestro de los que, por razones varias, dejan la tierra en que nacieron y van al otro mundo, como quien busca en él consuelo á sus pesares, alivio á sus quebrantos ó realidades que confirmen sus sueños de ventura; que no es cosa muy fácil á

cales del Brasil? ¡Mil muertos no se ven; un solo enriquecido brilla á la vista entristecida de los pobres! ¿Por qué pensar en el millar de los invisibles desventurados y no en el único ejemplar coronado por la fortuna? Una ligera meditación, acaso algu-

nas horas de insomnio entretenidas en la contemplación mental del porvenir obscuro de sus desventurados hijos, bastan para adoptar una resolución: la de pensar en otro mundo, ya que tan mal les va en el suyo; la de emigrar á nuevas tierras y arrastrar en la turbia aventura á su familia, si la tienen. Y he aquí por qué fácil é impremeditado procedimiento, el hombre se convierte en emigrante, realiza los restos de su modesta hacienda, abandona el hogar y acude presuroso al puerto más cercano en busca de un vapor que le conduzca al otro mundo: al de los ricos.

Pero conviene detenernos un momento á examinar ciertos detalles, para hacernos cargo de cómo el pensamiento del que emigra se va insensiblemente transformando; de cómo á través del Océano se van acrecentando sus ilusiones, hasta tocar la realidad, para los menos de venturas; para los mas de continuación atenuada ó agravada de las mismas penalidades que le impulsaron á emigrar.

Durante la travesía en que el tiempo le sobra y la imaginación no puede estar ociosa, el emigrante procura convencerse á sí mismo, si aún le quedan dudas, de lo acertada que ha sido su resolución. Aquella vida mísera en la aldea ó en las ciudades muertas que no brindan trabajo al que lo busca, era una triste realidad: América en cambio es cuando menos una esperanza de mejores días: muchos han vuelto enriquecidos; las referencias confusamente recordadas y los relatos de los que volvieron, si no repletos de dinero, repletos de consejas ó de trozos de historia insuficientemente digeridos, les han hecho pensar en la famosa plata peruana con que se fabricaban tantos duros que venían á granel en galeones para ser luego repartidos en España; en las minas auríferas de Méjico que producían el precioso metal con que se fabricaban unas hermosas onzas peluconas que sus abuelos afirmaban haber visto, aunque ya no se encuentran por ninguna parte; y hasta en el oro de Atahualpa que llenaba aposentos y sin embargo no se tuvo por Pizarro en suficiente estima para dejar de ahorcarle. ¡Es verdad que hace años; pero á juicio del emigrante, los hechos se repiten en la historia, y quién sabe lo que á cada uno reserva la fortuna, que es ciega y caprichosa!

En el vertiginoso caminar sobre las olas de aquel inmenso mar que parece á la vez enemigo y encanto de la vida; al contemplar el lejano horizonte en donde se confunden los cielos y las aguas sin fin y sin orillas; lejano ya aquel viejo continente que dejaron; lejano aún el nuevo que no han visto, distráese su pensamiento con la contemplación de la naturaleza, que á ratos le embelesa y que á ratos le asombra.

Entrado ya en la zona tropical en que el calor despidе de los alojamientos, buscando el blando soplo del resto de la brisa que se va extinguiendo á medida que avanza hacia el confin de los dos hemisferios, aparta distraidamente la memoria de las cosas terrenas y pasa algunas horas en el silencio de la noche contemplando la bóveda celeste, tachonada de estrellas que brillan con su luz temblorosa y parece que envían tranquilidad al alma en la inacabable soledad ecuatorial.

Allí la mar tranquila como en los grandes lagos, sin brisa que la mueva, refleja exactamente, como un inmenso espejo, todas esas simbólicas figuras que se dibujan en el cielo con líneas de estrellas, que alumbran con su luz tibia y suave y cuyas trému-

las imágenes, corta á veces, separa ó embellece con sus fajas de plata la blanca luna que riela.

Un silencio absoluto, que recuerda el silencio de la muerte, contribuye á apartar el pensamiento de este mundo y lleva el alma á la contemplación de Dios y de sus obras.

Desde aquella invisible barrera con que la ciencia divide en dos mitades nuestro mundo puede admirar completo el firmamento en toda la extensión que abarca el hombre. Desde allí se extasia contemplando nuevas constelaciones que nunca habían aparecido ante sus ojos en su hemisferio boreal y ambos polos del mundo marcados por el capricho del Astrónomo con una *Osa* al Norte y una *Cruz* en el Sur, y en el espacio de 24 horas pasan en ordenado laberinto, ante sus ojos asombrados, todos esos millones de estrellas que en ambos hemisferios adornan y embellecen la bóveda celeste. Desde allí se contempla y ve completa la obra del Creador hasta los límites cercanos que al mismo plugo dar á sus sentidos imperfectos.

*
**

En tanto va acercándose á aquel mundo ignorado que quiere suponer prodigio de venturas. Ya presente las costas de América, y ya casi olvidado el viejo continente, siente avivarse una curiosidad justificada por conocer el nuevo, en donde quiere persuadirse de que ha tomado carta de naturaleza la felicidad y la abundancia; pero de cuya historia tiene vagas noticias y abriga no pequeñas confusiones, y entonces hieren su pensamiento, acaso por primera vez, aquellos contrapuestos adjetivos: nuevo y viejo.

¡El *Nuevo* y el *Antiguo* mundo! ¿Pero no son dos partes de uno mismo? ¿Acaso lo de nuevo y lo de viejo será con relación al tiempo en que fueron conocidos por el hombre? Y aun en este concepto, ¿cuál de los dos será el más viejo? Los mismos sabios están llenos de sendas confusiones.

La razón natural le dice que iguales en vejez ó sin razones á lo menos que nos obliguen á creer en la prioridad de la existencia del uno ni del otro, ni como costra sólida del globo, ni como habitación del hombre, debieron vivir mutuamente ignorados, sin sospechar el uno la existencia del otro, aun admitiendo la certeza de los viajes semifabulosos de los escandinavos, que en todo caso no pondrían en contacto más que una parte limitada de tierras y de pueblos boreales.

No es cosa suficientemente averiguada, ni contradice nuestras creencias religiosas, ni pugna con el nuevo testamento y los artículos de la fe, dudar si toda la humanidad descende del Adán del paraíso asiático, ó si hubo á la vez otro Adán americano, falto de una costilla como el nuestro (*Risas*), é indemnizado también luego con otra más hermosa, que le hiciera llevar con paciencia ó aumentar el dolor, según los casos, de aquella milagrosa operación quirúrgica. (*Mas risas*.)

Tampoco es cosa que se tenga por sabida si el hoy llamado estrecho de Behring lo ha sido siempre, ó si era en aquel tiempo franqueable á pie ó á nado ó resbalando sobre hielo, ni si dió paso á los sobrinos de Caín y á las malas costumbres de su tío (*Risas*), haciendo necesario un simultáneo diluvio americano y una gemela arca que salvase al Noé tlascalteca con sus hijos y nueras respectivas. (*Risas*.)

Lo que sí tengo por averiguado, y las pruebas están á la vista, es que si hubo Eva americana no

debió ser tan perfecta como la de este lado del Atlántico, cuando las indias de Guanahani ó de la Española no trastornaron á Colon, ni siquiera le hicieron olvidar aquella hermosa Beatriz que se le ha atravesado en las puertas del cielo, dando argumentos al diablo cada vez que se intenta elevarlo á los altares.

Renunciemos, por tanto, en esta noche, como habrá renunciado seguramente el emigrante, á escarrecer aquellas nebulosidades que envuelven los primeros tiempos de la historia de la humanidad, y admitamos que ésta debió desarrollarse á través de los siglos, sobre uno y otro mundo ó mediante mundo con civilizaciones, retrocesos, prosperidades, cataclismos y desastres paralelos, hasta llegar al encuentro de ambas razas en la última decena del quinceño siglo de la Era cristiana, allá desconocida, merced al genio de Colon y al amparo y ayuda de los Reyes de España.

Según nuestra manera de pensar, la civilización europea en aquel momento histórico, era muy superior á la que habían alcanzado los pobladores de aquel mundo, y aun cuando es de creer que no serían de esa opinión ni Moctezuma ni Atahualpa, hay que reconocer que prescindiendo de detalles en que acaso pudieran encontrarse argumentos favorables á América, si la civilización considerada en su conjunto hubiera estado allí más avanzada que en Europa, ellos hubieran sido, á pesar de los vientos aliseos, los descubridores, pobladores y conquistadores del ignorado mundo europeo que entonces sería el nuevo; España y aun Europa llevarían los nombres de algún explorador guatemalteco ó peruano, y quién sabe si los Reyes Católicos, con su gran Capitán y su Cisneros y sus sabios de Salamanca, se habrían visto en gran aprieto para evitar que los monarcas mejicanos ó los Incas los llevasen cautivos y les hiciesen trabajar como peones gratuitos en las minas auríferas de Méjico ó en los grandiosos y entonces ignorados monumentos del Cuzco.

Sea de ello lo que fuese en el terreno de las suposiciones, lo positivo es que felizmente le cupo en suerte á nuestra raza ahorcar á Atahualpa, destruir el imperio de los Moctezumas, hacerse dueña de inmensos territorios, dominar pueblos mucho más numerosos que el nuestro y... cúponos también en suerte, aun cuando mala, enseñar á otros pueblos del antiguo mundo el camino del nuevo, para que andando el tiempo fuesen á enseñorearse de otras tierras vecinas á las nuestras y enseñar á su vez el camino de la emancipación y de la independencia y alguna que otra vez el de la ingratitud, no ya á las razas dominadas, sino á los mismos descendientes de los dominadores.

Justo será, señoras y señores, que al llegar á este punto, aquí por nuestra cuenta, nos permitamos recordar, siquiera sea ligeramente, aquel período de la historia; dejemos ensanchar el corazón por un momento con el recuerdo gloriosísimo y lejano de aquellas epopeyas magníficas en que el suelo de América, teñido con la sangre española ó circundado por sus naves, manchado á veces con crueldades, que acaso excusaría la rudeza de los tiempos, pero impregnado siempre de nuestra gloria y nuestro nombre, nos permite también traer á la memoria con regocijo y con orgullo los de Cortés y de Pizarro, los de Valdivia y de Balboa, de Magallanes y de Elcano; rehacer mentalmente el hecho nunca repetido de la quema ó barreno de las naves; los laureles de Tabasco y de Otumba, los imperios y reinos conquistados; la estela que circunda la tierra como perpetua espuma movida eternamente por la

quilla de la nao *Victoria*; el sol, en fin, iluminando de continuo las tierras que gobierna un solo cetro y cobija una sola bandera; el cetro y la bandera de aquella entonces fuerte y poderosa España (*Aplausos*.)

Dividido después el Nuevo Mundo en Virreynatos, Capitanías generales, Adelantazgos y aun Misiones como las jesuíticas del Paraguay; debilitada y decadente la Península; escasas las comunicaciones cuando no las pedían con apremio las remesas del oro y de la plata que tanto fomentaron nuestras tendencias naturales á la holganza y consiguientemente á la pobreza; entregados á veces los cargos importantes á personas de escasas aptitudes, vivieron lánguidamente, poco atendidas por la metrópoli y mezclándose á veces á legislaciones importantísimas, como lo fueron sin duda los Códigos de Indias y a las continuas concesiones para fundar ciudades y erigir fortalezas, disposiciones curiosísimas como, por ejemplo, la Real Cédula de Felipe II en 1595 que, sin otro medio ejecutivo que su voluntad soberana, prohibía *que entrase ni saliese nada ni nadie por el Rio de la Plata*, cuya anchura en la boca es de cuarenta leguas; ó aquel acuerdo famosísimo del Cabildo Real de Buenos Aires de 1613, prohibiendo que desembarcasen en América tres abogados que habían llegado de España, en atención, dice la cédula, *á los grandes enredos que estas gentes arman en los pueblos (Risas)*.

Yo sentiría que mis palabras pudieran ser molestas para algún abogado presente; pero en primer lugar, se trata de los abogados de 1613: no de los de ahora, cuyas costumbres, como todos sabemos, han variado por completo, y en segundo lugar no soy yo quien lo dice, sino el Cabildo Real de Buenos Aires de 1613, al cual, á pesar del tiempo transcurrido, quizás se encuentre todavía manera de ponerle pleito (*Más risas*.)

Proclamada con corta diferencia de fechas en los principios del siglo XIX la independencia de casi toda la América española, constituyéronse entonces, no ya los primitivos imperios poderosos que en los pasados siglos habían dominado en las dos grandes divisiones, Sur y Norte, de aquel inmenso Continente, sino una multitud de novísimos Estados, sin experiencia propia, sin historia, sin suficiente población y sin ideas definidas, más que el deseo vehemente de su independencia.

Inexpertas entonces, entregadas á sí mismas después de haber logrado aquel anhelo, pasando súbitamente del régimen colonial de una monarquía absoluta al difícil estado de todas las libertades igualmente absolutas y adquiridas de repente, impregnadas á la vez del espíritu aventurero de nuestra inquieta raza que les diera vida, entraron en un nuevo período de luchas intestinas, en que el vaivén de las continuas agitaciones, la inestabilidad de las leyes y de los Gobiernos y otras mil circunstancias de todos conocidas prolongaron un estado anormal que ensangrentó por largo tiempo el simpático suelo americano y que para fortuna de todos ya ha cesado, aun cuando todavía por excepción se manifieste á veces por grandes convulsiones como la reciente de Méjico.

*
**

Pero todo esto no importa grandemente al emigrante. Bástale conocer ó suponer ó escuchar en las horas forzosas de ocio, que aquellas tierras á que afanoso se dirige son un inmenso continente, con grandes extensiones de terrenos vírgenes, sin cultivo y á veces sin dueño; que su riqueza es mucha, su población escasa, su sangre la española.

sus costumbres las nuestras, su idioma el que nosotros les dejamos, su clima igual al que encontramos: al nacer...

¿Dónde hallar, por lo tanto, campo más abonado para que el labrador, el jornalero, el campesino, el artesano, el artista, el intelectual, el castigado por la adversa fortuna y hasta el vencido en las ardientes luchas de la política, vuelvan los ojos á aquella tierra de promisión que amorosamente les abre los brazos y les invita á confundirse en otra porción de su propia raza, donde todo ha de recordarles el suelo en que nacieron y las vagas ideas de su niñez; donde van á escuchar desde que lleguen el mismo son de sus campanas, los mismos cantos que alegraron su hogar primitivo, las mismas notas armoniosas de sus melancólicas dulzainas, de sus alegres moriscas panderetas y de sus españolas guitarras, el eco de la voz lejana que los llama pidiéndoles un pensamiento para el hogar que allí dejaron, compendio de todos sus amores y de todas las expansiones de su alma; aquel hogar que acaso no volverán á ver porque sus ojos se han cerrado definitivamente para él; pero allí en nueva vida van á encontrar su imagen con los mismos encantos y atractivos.

Allí, en la nueva tierra, desde que sea hollada por su planta, va á resonar alegre en sus oídos el habla castellana que les permite, no sólo el intercambio de ideas y pensamientos, sino la grata ilusión de que sigue viviendo entre los suyos y sintiendo el calor de la familia; el habla sobre todo, sin cuyo auxilio á veces no se puede ni aun gozar de la ventura ya alcanzada, si ésta no se comparte con quien la entiende y quien la aprecie. ¡Que no hay felicidad completa en donde no se encuentra á quien hacer partícipe de ella! (*Muy bien.*)

Porque, además, señores, el idioma nativo, aquel en que aprendimos las primeras oraciones escuchadas de labios de una madre amorosa; aquel en que en las aulas aprendimos el relato de las hazañas realizadas por los héroes patrios; aquel que en años juveniles trae á nuestros oídos tímidamente pronunciadas las primeras palabras de amor; aquel que en suelo extraño nos recuerda la tierra en que nacimos, que en el combate nos alienta, que en la victoria nos halaga, que en los dolores nos consuela..., ése no puede ser sustituido por ninguno.

Recitad en inglés si podéis las *Cántigas* y las *Querellas* del Rey Sabio; pronunciad en dulcísimo italiano las terribles palabras con que Guzmán el Bueno acompañó su acción sobre los muros de Tarifa; repetid en perfecto holandés la orden inconcebible de Hernán Cortés al disponer la quema ó el barreno de sus naves; rezad en turco, requebrad en sueco... y ni las *Cántigas* ni las *Querellas* os conmueven, ni Guzmán os asombra, ni Cortés os admira, ni oráis, ni requebráis, ni acude á vuestra mente, ni por ninguna parte os aparece la idea santa y adorable de la Patria. (*Aplausos.*)

Por todas estas razones y principalmente por la última, la emigración española se dirige con preferencia á la América latina, donde efectivamente es cierto que la raza inmigrante se suma fácilmente con la indígena, que los recién llegados han de encontrar más fácil el acceso á los trabajos agrícolas, á las empresas mercantiles y aun á los cargos públicos y que al cabo de algún tiempo acaban por fundirse en la masa del país.

Pero, ¡ah! la realidad no corresponde siempre a tales ilusiones: ella advierte á los hombres que el sudor de la frente es necesario en todas partes; que las monedas no ruedan por los suelos, sino que hay que arrancarlas y extraerlas de las entrañas de la tierra; que las cosechas no se producen espontánea-

mente, sino que ha de ayudarlas la reja del arado y el trabajo de los brazos; que las tierras incultas están al interior lejanas y escondidas; que los últimos restos del ahorro van desapareciendo porque la vida allí es más cara y los ingresos no parecen, y aun cuando sea sabido que para todos no es igual la fortuna y que allí como aquí sea inevitable la diversidad de condiciones; que aunque algunos prosperan mientras que para otros sólo cambia el suelo material que los sustenta, pero no las estrecheces de la vida, lo cierto es que con estos primeros desengaños surgen en las familias emigrantes los primeros efluvios de tristeza, que se van sucesivamente acentuando, y al cabo de algún tiempo pobres, ricos, jóvenes, ancianos, hombres y mujeres, cada cual por diverso motivo, acaban por sentir la enfermedad moral de la nostalgia del lejano suelo de la Patria.

¡Y es tan fácil curarlos ó aliviarlos de ese mal! No puede conocer la nostalgia del suelo nativo quien no ha vivido largo tiempo lejos de su Patria, quien no ha sentido el peso de la ausencia, quien no ha perdido la esperanza de volver á ella, quien no ha tenido que cerrar los ojos para abstraerse de cuanto le rodea y transportarse mentalmente á aquellos lugares que fueron el encanto de su niñez, á la tierra nativa, que aun siendo pueblo pobre ó aldea miserable, se agiganta á través de los años y de la distancia, nos parece que en ellos era más alta la montaña, más hondo el valle, más caudaloso el río, más verde la pradera, más hermoso el matiz de las flores, más cristalina el agua de la fuente ó del arroyo que entre los campos serpentea, más alegre el piar de las aves, más armonioso el son de las campanas, más hermoso el azul de los cielos, más tristes los cipreses que cubren con su sombra los sepulcros y más grande, más alta, más santa, más cercana á los cielos la cruz que ampara con sus brazos el suelo bendecido en que reposan los que nos dieron vida y los que con su amor nos endulzaron las amarguras de este mundo. (*Aplausos.*)

Quienes no han conocido la privación de todo esto, no podrían tampoco apreciar en toda su extensión la alegría, el contento, la dicha de las almas y el creciente batir del corazón, al anuncio, á la vista y á la aproximación de un buque de guerra que se divisa en lontananza, que la ilusión agranda, que se acerca, que parece que viene impulsado todavía por las brisas de España, que agita una bandera, cuyos vivos colores hieren tan gratamente la retina y en cuyos pliegues viene envuelta el alma de la Patria ausente.

Aquel día es de fiesta en todos los hogares españoles. Ha llegado á su alcance nada menos que un trozo de la patria, cuyo amor se acrecienta con la ausencia. Porque al cabo, señores, cada buque de la Armada es un trozo ambulante de la Patria, una prolongación del territorio, una patria abreviada, que al pasear en son de paz nuestra bandera por el mundo, lleva también con ella nuestras costumbres, nuestras leyes, nuestro carácter, nuestro idioma, la vida nacional entera que se exhibe, que manifiesta su cultura cuando lleva la luz á otros países menos afortunados que necesitan de ella ó cuando inversamente, después de respirar las brisas de otras playas, viene á infiltrar en nuestra propia vida el ambiente aportado de otros pueblos que el mar separa y la Marina une, realizando así una misión benéfica, cosmopolita y civilizadora.

Como ejemplo no más citaré un caso, de cuya exactitud me es dado responder por haberlo presenciado.

Por los años de 1889 y 90, el modesto crucero *Infanta Isabel* se hallaba de estación en las Repúblicas del Sur de América, mandado desde su llegada por mi digno malogrado compañero el Almirante D. Joaquín Lazaga, entonces Capitán de fragata.

Su genio abierto, alegre, decididor, su amena conversación, siempre inspirada en el más puro patriotismo que arrastraba las simpatías de españoles y extranjeros, el porte caballeresco de sus oficiales, la conducta correcta de sus tripulantes, su severa disciplina y su exquisita policía, hicieron de aquel buque una especialidad entre las estaciones extranjeras y... (no diría la verdad completa si lo ocultara por modestia) al relevarle en aquel mando, al recaer en mí su magnífica herencia, quiso Dios concederme la fortuna de que tampoco se amenguara su prestigio.

Para la Colonia española, parecía que la presencia del crucero mitigaba la sed de ver á España; que pisar su cubierta era haber franqueado las fronteras; los uniformes de nuestros centinelas hacíanles creer que estaban viendo las avanzadas del Ejército de su país y hacíanse la ilusión de que aquella bandera estaba izada sobre española fortaleza, puesta al alcance de su mano para su bien y su recreo.

Durante las apacibles tardes del estío, fondeado el buque en las dársenas interiores, veíase materialmente asaltado, sobre todo en los días festivos, por centenares de familias, hasta el extremo de romper las escalas en repetidas ocasiones y hacerse necesario á ciertas horas establecer servicio permanente de salvamento, para evitar las consecuencias á que daba lugar el atropellamiento de las entradas y salidas; presentábanse á bordo las Sociedades corales de las distintas regiones de nuestra Península con sus banderas y estandartes é instrumentos para cantar los aires nacionales y amenizar las horas de los que, según su propio dicho, acudían á *pasar las tardes en España*; la Misa del *Infanta Isabel*, en los días festivos, era más concurrida que la de algunas Catedrales; presenciábanse escenas hasta cierto punto extravagantes, aun cuando disculpables y hasta dignas de elogio, como explosiones verdaderas de amor patrio llevado hasta el delirio; pedían como se pide una reliquia un puñado de arena del baldeo, para ser conservada en sus hogares como tierra española; bebían agua de España como si fuera milagroso remedio contra la nostalgia; fué necesario tomar algunas precauciones para evitar que los más entusiastas arrancasen astillas de madera, también española, y hasta negar con verdadera pena el permiso pedido por algún incauto para que en la ocasión correspondiente pudiera dar á luz su esposa sobre aquel trozo afortunado de la patria española.

Y ora de ver con qué alegría, con qué afán acudían en tropel á los muelles á la llegada del crucero, cómo invadían la cubierta para contemplar los ejercicios militares de los que ellos llamaban *sus* marineros y *sus* soldados; con qué orgullo patriótico prorrumpían en *hurras* cuando creían notar que nuestras maniobras habían sido mejor ejecutadas que las de otros buques extranjeros; con qué cariño y con qué respeto entraban en las cámaras, hacían genuflexiones ante el escudo de las armas de España y hasta pedían permiso para acariciar el retrato y el busto de un Rey de España que no habían conocido, y no ya se descubrían, sino se arrodillaban en cubierta poseídos de una especie de culto fanático al oír los primeros acentos de la Marcha Real española en el solemne acto de arriar la bandera; aquel emblema en cuyos pliegues parecíanles

ver que ocultaba y mostraba alternativamente todas las alegrías del hogar lejano y todas las gloriosas tradiciones de la Patria.

Tal es el efecto que produce en los expatriados españoles la presencia de los buques de guerra de su nación, imán moral que mantiene una viva atracción entre los hijos y la madre Patria.

Veamos ahora el aspecto internacional, que es aún más interesante.

*
* *

Si la presencia de los buques de guerra produce en los expatriados españoles los efectos que acabáis de escuchar, no es menos digna de apreciar la relación que se establece entre las tripulaciones y los naturales del país, engendradora muchas veces de afectos, de estimación y gratitud para la nación española.

Por no hacer declaraciones innecesarias sobre mi partida de bautismo, no me remonto á la época de mi mando de la vieja goleta *Ceres* en los puertos de la República del Uruguay, y singularmente en su capital, Montevideo, donde solíamos hacer más larga estancia; pero sí diré como antecedente, que, aunque el material naval que entonces presentaba España en aquel permanente certamen de las Armadas extranjeras daba perfecta idea de la pobreza y del abatimiento de la nuestra, los pocos oficiales de aquel pequeño buque, las clases subalternas y aun la marinería, que afortunadamente no participaban de la vejez de su vivienda, habían ensanchado de tal suerte el círculo de sus amistades, habían sembrado y recogido tal cosecha de afectos y de simpatías; hasta el amor, señores, había batido de tal modo sus alas entre los corazones uruguayos y españoles (con excepción del mío que ya se hallaba usado y no podía ofrecerse), que la partida de nuestra vieja *Ceres* para España fué un luto general en todas las esferas de la sociedad uruguaya, que mucho tiempo después aún conservaba grato recuerdo de los marinos españoles; sus noticias eran esperadas con interés y las leyendas de la vieja tierra española eran escuchadas con creciente deseo de conocerla.

Pero no todos nos habíamos ido definitivamente, y pasados algunos años, varios de los antiguos conocidos aparecieron nuevamente en el crucero *Infanta Isabel* á que antes me he referido, y tuvieron ocasión de comprobar la persistencia de sus antiguos afectos, de reanudar aquel intercambio de relaciones y de simpatías y aun de prestar, singularmente en Buenos Aires, excelentes servicios humanitarios, generosamente recompensados por la Nación argentina.

Apenas llegado este buque á la boca del Riachuelo, uno de los afluentes del caudaloso río de la Plata, cerca de Buenos Aires, un temporal de aguas torrenciales como no se había conocido y una consiguiente crecida extraordinaria de las aguas que rebasó el nivel de las pequeñas islas habitadas, proporcionó á nuestro crucero la ocasión de ejercer de Providencia, salvando con sus botes y auxilios treinta familias argentinas, que sin su oportuna llegada hubieran perecido.

La obra humanitaria realizada por el buque de guerra español cundió rápidamente por la populosa ciudad de Buenos Aires y la tripulación salvadora fué objeto de los mayores agasajos. El cepillo de los naufragos del *Infanta Isabel* recogió abundante cosecha que se contó por millares de pesos argentinos que, como ofrenda fraternal, fué remitida á España é invertida en la construcción de botes salvavidas para la Sociedad de Salvamento de Náufra-

gos; las damas del país asociadas á las de la colonia española bordaron primorosamente el riquísimo escudo de una hermosa bandera de combate que fué solemnemente ofrecida al crucero, y cuando más tarde, ya en el período de mi mando, la Sociedad Española de Salvamentos concedió medallas á los salvadores de los naufragos argentinos, el Presidente de la República me hizo el honor de aceptar un banquete á bordo al que asistieron todos sus Ministros, y á la terminación del cual, el Jefe del Estado argentino colocó por su mano sobre el pecho de mis marineros las medallas que tan heroicamente habían ganado bajo el mando de mi digno antecesor.

Pero aún estaba reservada á nuestro buque otra ocasión de mayor trascendencia en el orden humanitario y aun en el diplomático.

En la madrugada del 26 de Julio de 1890 estalló en Buenos Aires una rebelión de carácter cívico-militar encaminada á derrocar al Presidente de la República.

Equilibradas las fuerzas de ambos bandos trabóse en las calles de la ciudad una horrorosa lucha en que las numerosas barricadas que parecían brotar de la tierra eran acometidas instantáneamente por la artillería; los edificios que ocupaban situación estratégica fueron convertidos en fuertes y las plazas en campamentos, los parques y cuarteles asaltados y el estrago se extendió por toda la ciudad y sus arrabales, tomando parte en la lucha hasta 25 cuerpos de diferentes armas del Ejército secundados por la policía, los bomberos, las milicias de los pueblos inmediatos y las fuerzas irregulares armadas por los revolucionarios.

El manto de la noche suspendió la pelea quedando la batalla indecisa y ocupando cada bando las posiciones conquistadas; pero apenas los claros del día empezaron á dibujar las siluetas de los edificios trabóse una segunda batalla que ensangrentó de nuevo las calles de la hermosa ciudad.

Hacia la una de la tarde del 27, cuando parecía ya que los horrores de la lucha habían llegado á su período álgido, un factor nuevo é inesperado vino á asociarse á la obra destructora que se cernía sobre la infortunada Buenos Aires. Una escuadra argentina compuesta de ocho ó nueve buques, entre grandes y pequeños, negada la obediencia al Gobierno legítimo, y situada á muy corta distancia, rompió el fuego sin previa intimación sobre la ciudad indefensa agobiada por la sangrienta lucha de las calles, produciéndose un pánico que no es posible describir.

La indignación fué grande entre los habitantes y especialmente entre más de 100.000 extranjeros que, dueños de pequeñas ó grandes fortunas adquiridas al amparo de la ley, veían amenazados sus intereses y sus vidas.

El Cuerpo diplomático ó la parte de él que pudo reunirse acudió presuroso á protestar ante el Gobierno de aquel acto que ni aconsejaba la necesidad ni autorizaban los usos de la guerra; pero sus laudables gestiones se estrellaban ante la inobediencia de la escuadra al Presidente de la República y la imposibilidad de entenderse con la Junta revolucionaria, que permanecía atrincherada en el Parque, en lo más crudo de la batalla.

Bajo el terrible fuego de la Escuadra que llovía para todos, el Cuerpo diplomático, perdida la esperanza de evitar que el bombardeo continuase al día siguiente, tomó la resolución extrema de confiar la empresa á los buques de guerra de sus respectivas naciones, y poco tiempo después, los comandantes de los buques ingleses, uruguayos, brasileños y

norteamericanos, vinieron á ponerse á mis órdenes, eligiéndome jefe de las fuerzas internacionales y confiándome la dirección de las gestiones que hubieran de practicarse.

Difícil y comprometido era el encargo que se me confiaba por arrastrar en mis resoluciones á las marinas militares de cinco nacionalidades; pero era honor que redundaba en prestigio de nuestra bandera y no podía rehusarlo.

Encendidas las máquinas y asegurado de la obediencia de todos, dí la orden de levar inmediatamente las anclas y de seguir mis aguas en dirección á la escuadra sublevada.

El Jefe argentino, ó porque observase nuestro movimiento ó porque así conviniese á su propósito, suspendió el bombardeo y aprovechando aquel momento de vacilación, mandé forzar la marcha y fondear en línea, interpuestos entre la ciudad y la escuadra bombardeadora.

Inmediatamente, reunidos á mi bordo todos los Comandantes extranjeros, pasamos al acorazado *Almirante Brown*, que arbolaba la insignia del Jefe sublevado, que permanecía con el zafarrancho hecho y la señal de *Unión* dirigida á los suyos.

Sus primeras palabras fueron de extrañeza por la maniobra que habíamos ejecutado sin prevenirle de ella, y adoptando una actitud de altiva y noble independencia declaró que si nuestro propósito era apelar á la violencia para impedirle el cumplimiento de las órdenes que tenía recibidas de la Junta revolucionaria, él no podía ni escucharnos.

Tranquilicé sus patrióticos escrúpulos manifestándole que no había llegado el caso de examinar aquel supuesto, porque nuestra misión era pacífica y humanitaria y reducida por entonces á hacerle saber en nombre del Cuerpo diplomático acreditado en Buenos Aires, que el bombardeo de una ciudad indefensa, sin previa intimación, era contraria á todos los usos de la guerra y que por razones de humanidad, por interés de sus mismos conciudadanos y por las consecuencias que pudiera tener para la nación argentina la actitud que adoptasen los Gobiernos de las naciones que representábamos, le invitábamos á reflexionar sobre lo hecho y lo que se propusiera hacer.

El Comandante argentino, sin deponer su actitud, aunque en términos de extremada cortesía, mantenía su opinión de que estaba en su casa y que nadie tenía derecho á intervenir en las cuestiones interiores de su país.

A mi vez mantenía la opinión de que aun estando en su país, no podía desconocer la existencia en Buenos Aires de más de cien mil extranjeros, cuyas vidas y haciendas debían estar amparadas en primer término por las fuerzas de la República, al amparo de cuyas leyes habían venido á enriquecer con su trabajo á la misma nación argentina y que su conducta, lejos de favorecer la causa que defendía, le enajenaba las simpatías de los habitantes de la ciudad.

La discusión se sostenía porfiadamente, y entrada ya la noche, el Comandante argentino, haciendo constar reiteradamente que no cedía á la imposición, sino á la convicción que habían llevado á su ánimo nuestros razonamientos, se avino á que no continuaría el bombardeo á no recibir nueva orden, terminante, de la Junta revolucionaria, y si la recibía procuraría hacerlo con toda la moderación posible, limitándolo á los lugares ocupados por las fuerzas del Presidente de la República y dando previo aviso al Jefe de las fuerzas internacionales.

Apremiado á mayores concesiones, llegó á ofrecernos que si permanecíamos fuera del puerto, interpuestos como estábamos entre la ciudad y su

escuadra y si yo personalmente respondía de que ésta no sería atacada durante la noche por los torpederos leales al Presidente que permanecían en las dársenas, él se comprometía á buscar medio de no atacar á la ciudad de noche ni aun recibiendo orden para ello.

Difícil era comprometerme á lo que no dependía de mi voluntad, pero las circunstancias apremiaban y accedí á lo que podía prometer: á que los buques extranjeros permanecerían toda la noche interpuertos como estaban entre la ciudad y la escuadra y que si los torpederos intentaban atacarlos yo realizaría cerca de sus comandantes la misma gestión humanitaria que estaba realizando con la escuadra.

Acorde en ello el Comandante argentino, surgió entonces un nuevo incidente que estuvo á punto de romper todo lo conseguido. Los Comandantes ingleses y norteamericanos exigían que todo lo prometido por el argentino se había de consignar en documento que firmáramos todos, pero éste se negaba rotundamente á firmar nada que le comprometiese á desobedecer las ordenes de la Junta revolucionaria. La discusión se agriaba en términos de amenazar un rompimiento, y haciendo uso entonces de la autoridad que se me había conferido, fallé como árbitro que no era necesario el documento, porque la palabra de honor empeñada por el Comandante de la Armada argentina ante marinos de cinco naciones, tenía mas valor que una escritura ó un documento de cancillería.

Halagado el Comandante argentino con esta resolución, que estimó propia de la caballeridad española, confirmó nuevamente cuanto había prometido y se dió por terminada la conferencia á hora avanzada de la noche.

Buenos Aires estaba salvado. Los setecientos mil habitantes con que entonces contaba (hoy tiene mas de un millón) podían entregarse tranquilos al descanso. El Comandante español velaba por su sueño. (*Muy bien.—Muestras de aprobación.*)

Al día siguiente se pactó en tierra un armisticio y pocos días despues una paz definitiva. Buenos Aires estaba salvado.

Los buques de guerra extranjeros y singularmente el español que había llevado la dirección de las gestiones, habían prestado un gran servicio de humanidad, sin herir los sentimientos de dignidad y patriotismo de la Marina del país.

El prestigio del buque español después de su misión pacificadora subió de punto en el concepto público y los agasajos y atenciones en el orden oficial y en el privado fueron motivo para estrechar las relaciones entre españoles y argentinos.

El buque de mi mando fué el único de guerra extranjero á quien, venciendo escrúpulos constitucionales, se había concedido el honor de la visita personal del Jefe del Estado en una y otra República del Plata; su mesa fué la única de los buques de guerra extranjeros que consiguió la honra de ver sentado á ella al Presidente de la República Argentina con todos sus Ministros; sobre el puente del *Infanta Isabel* brindó el Jefe del Estado uruguayo por mi humildísima persona; el Comandante del *Infanta Isabel* fué designado por el Ministro de la Guerra para que presidiera los exámenes en el Colegio militar de la República Oriental; el Comandante del *Infanta Isabel* fué invitado para distribuir los premios en metálico recaudados por suscripciones públicas para recompensar á las tripulaciones de los remolcadores que salvaron los naufragos en el horrible temporal del 2 de Mayo en Montevideo; el Comandante del *Infanta Isabel* fué el único extranjero invitado á presenciar la entrega de poderes al nuevo Presidente de la República del

Uruguay; el Comandante del *Infanta Isabel* fué solicitado para dirimir contiendas y resolver cuestiones de abordajes entre los buques del país, y el Comandante del *Infanta Isabel* á su salida para España tuvo la honra de escuchar ovaciones á su patria, expresadas en todas las lenguas, desde los muelles y los buques de guerra extranjeros, y envuelto el suyo en una nube de pequeños vapores del comercio fué acompañado y despedido en alta mar á más de treinta millas de Montevideo.

Los jefes de las Estaciones extranjeras me habían mostrado siempre una estimación que por ser evidente que no la merecía mi persona, lo era también que en mí consideraban una especie de reflejo de España.

En el momento de nuestra partida las Marinas de Francia, Inglaterra, Italia, el Brasil, los Estados Unidos, Holanda y las Repúblicas del Plata cubrieron con sus marineros las bordas, las jarcias y las vergas de sus buques y confundieron sus aclamaciones con las que resonaban en los muelles, y España allí representada por un modesto buque de su Armada fué objeto de entusiastas manifestaciones expresadas á un tiempo en las hermosas lenguas de Mirabeau, del Dante, de Camoens, de Cervantes y de Milton.

La Europa y la América, la República y el Imperio, la nación vencida en otro tiempo, la tierra conquistada, el Estado independiente emancipado de su cetro, todos á un solo y uniforme impulso, manifestaron el interes que les inspiran las pasadas grandezas de la que fué Señora de ambos mundos y las posteriores desdichas de esta heroica tierra sin cuyo auxilio poderoso aquellas mismas aguas hubieran sido largo tiempo desconocidas ó ignoradas de la mitad del mundo. (*Grandes aplausos.*)

¡Magnífico espectáculo para el que, ausente de la patria, olvida sus flaquezas al ver otras mayores y concentra su espíritu y su oído en aquellas aclamaciones, eco del homenaje que el mundo le tributa!

¡Grata ilusión la del que olvida ser un átomo de esa patria querida y á quien las circunstancias le hacen considerarse como un viviente espejo en donde momentáneamente se reflejan sus grandezas, siquiera sean pasadas y perdidas!

*
**

He ahí, señoras y señores, los frutos alcanzados por la Marina militar en las relaciones de los pueblos. He ahí su influencia en el doble concepto de mantener el fuego santo del amor patrio entre los españoles ausentes, á la vez que el ateco fraternal entre la vieja España y las jóvenes naciones de la que fué América española. He ahí los dos motivos que han servido de tema á mi modesta conferencia.

La Unión Ibero-Americana, que me dispensa el honor de escucharme, sabe por propio conocimiento que estos hechos á que me he referido se han repetido frecuentemente en Méjico y en Chile, en Venezuela y el Perú; en dondequiera que han visto aparecer la bandera española cuando pasea por el mundo con la misión hermosa de estrechar vínculos de amor entre los pueblos de común origen.

Desgraciadamente escaso el número de nuestros buques y más escasa la voluntad de utilizarlos en esta patriótica misión; el apego exagerado á los presupuestos de la paz que nos costaron en la guerra tantos millones, tantos hombres y tantos territorios, ó acaso el desconocimiento de la utilidad y la eficacia de estos medios, han hecho que no sólo

no se extienda su utilización, sino que, por el contrario, se haya suprimido la última Estación naval que nos quedaba en América, haciendo desaparecer por completo la bandera española de allí donde más necesaria era su presencia; de allí donde, según felicísima expresión de un insigne orador, aun cuando se abismara el continente americano, flotaría el espíritu español sobre las olas reunidas de entrambos Océanos.

Nadie mejor ni más autorizado que la Unión Ibero-Americana para gestionar de los Gobiernos que se restablezca aquella buena práctica de la frecuente visita de la Marina militar á las naciones de la América española, y no como estaciones permanentes que limiten su acción á un solo punto, sino en frecuente movimiento por sus costas, para que el espíritu español se conserve, se propague y se afirme en toda América; para que la presencia de los buques preste eficaz concurso á las gestiones de nuestros diplomáticos; para que la presencia de nuestra bandera preste aliento y amparo á los expatriados españoles desvalidos; para que se renueve en los americanos oriundos de la vieja España el recuerdo de la que fué patria de sus mayores; para que nuestra historia no se pierda en las tradiciones de aquellos pueblos; para que no se olvide nunca que esta España de hoy es la continuadora de aquella que en tiempos más gloriosos sacó de las tinieblas de la barbarie á la luz de la civilización á todo el continente americano; de la que, según frase ins-

pirada del orador á que antes aludía, pudo representarse por hermosa matrona llevando al sol en sus sandalias, siquiera no sea ahora ni aun aquella homogénea Península gloriosa de quien el insigne Duque de Rivas, recordado recientemente por el Sr. Bethencourt en académico discurso, decía poniendo el pensamiento en otro siglo:

“Que desde el mar del Luso á la Junquera
tuvo un Cetro, un altar y una bandera”

(Grandes y repetidos aplausos.—El orador recibe muchas felicitaciones.)

MUNDIAL EXPRESO

España.—Fuencarral, 105

MADRID

LIBRERÍA

Suscripciones á periódicos.

Envíos á provincias y América

Imp. de los H. de M. G. Hernández, Libertad, 16 dup., bajo

Campos Elíseos de Lérida

GRAN CENTRO DE PRODUCCIONES AGRICOLAS

Director-Propietario, D. FRANCISCO VIDAL y CODINA

Proveedor de la Asociación de Agricultores de España

Especialidades que recomiendan a esta antigua y acreditada casa.

ARBOLES FRUTALES

en grandes cantidades, de las especies y variedades más superiores que en Europa se cultivan.

VIDES AMERICANAS

INJERTOS — BARBADOS — ESTAQUILLAS

de las mejores condiciones y absoluta autenticidad.

UN MILLÓN DE BARBADOS DISPONIBLES DE CHASSELAS BERLANDIERI 41'

la clase más superior y recomendada para los terrenos calcáreos y secos.

Se enviará el catálogo de este año y el listín de precios de vides franco por el correo á quien los solicite.

ESTABLECIMIENTO EDITORIAL Y LIBRERIA

DE

Mariano Núñez Samper

Casa central: Martín de los Heros, 13.—Sucursal: San Bernardo, 34.

[EXTRACTO DEL CATALOGO DE LAS OBRAS PUBLICADAS POR ESTA CASA]

	Pesetas.		Pesetas.
GENOT. — <i>Arquitectura de las lenguas.</i> —Tres tomos tela.....	38	PICATOSTE. — <i>Diccionario de francés-español y vice-versa.</i> —Un tomo tela....	5
• <i>Prosodia castellana y versificación.</i> —Tres tomos tela.....	30,25	BESSES. — <i>Veinte lecciones de francés.</i> —Un tomo en rústica.....	5
• <i>Diccionario de asonantes y consonantes.</i> —Un tomo tela.....	19	• <i>Diccionario fraseológico francés-español.</i> —Un tomo en tela.....	11,50
• <i>Diccionario de ideas afines.</i> —Un tomo tela.....	32	• <i>Diccionario del argot francés.</i> —Un tomo tela.....	4
• <i>Aritmética general.</i> —Cuatro tomos en tela.....	38	CABELLO Y ASO. — <i>Teoría artística de Arquitectura.</i> —Tres tomos.—Estética general.—Estética peculiar.—Estética práctica.—En rústica.....	10
• <i>Errores en los libros de matemáticas.</i> —Un volumen en tela.....	9	CARRACIDO. — <i>Química orgánica.</i> —Un tomo pasta.....	25
• <i>Los duendes del lenguaje.</i> —Un tomo tela.....	6	ALEU. — <i>Aritmética para carreras especiales.</i> —Un tomo tela.....	6
ABELLÁN. — <i>Diccionario de Ortografía.</i> — <i>Homología y Régimen.</i> —Tres tomos tela.....	60	FERNANDEZ NÚÑEZ. — <i>El consultor del Consejo de familia.</i> —Un tomo rústica.....	3
SALAZAR. — <i>Diccionario latino-español.</i> —Un tomo en pasta.....	12	VELAZQUEZ. — <i>Manual del Practicante.</i> —Un tomo rústica.....	4
• <i>Novísimo método de la lengua latina.</i> —Dos tomos en tela.....	10	TORRES. — <i>Manual teórico-práctico de partos.</i> —Un tomo rústica.....	4
• <i>Historia natural.</i> —Un tomo en pasta.....	12		
PICATOSTE. — <i>Diccionario de la lengua castellana.</i> —Un tomo en tela.....	5		

NOVELAS POR ENTREGAS.—La justicia de Dios.—Las islas maravillosas.—La venganza de un proscrito.—Los tempirarios.—La hija del verdugo.—El hijo de la noche.—Roberto el pirata.—Florinda ó la Cava.—El favorito de la reina.—Los asesinos.—El secreto de una tumba.—El nido de los duendes.—La honradez de un ladrón.—El infierno de un ángel.—María Magdalena.—La gloria del condenado.—La cruz del Redentor.—El monje de la montaña.—El reloj de la muerte.—Teresa de Jesús.—El rey de los bandidos.—Los maldicientes ó los corazones de cieno.—El Sagrado Corazón.—El camino del Calvario.—El destripador de mujeres.—Crimen y castigo.—Palillos y Orejitas.—El Nazareno.—Fe, Esperanza y Caridad.—La bomba de dinamita.—Moisés.—La ciega del Manzanares.—El mendigo de Madrid.—La maldición del muerto.—Las heroínas españolas.—Matilde la botonera.—Los mártires españoles del siglo XIX.—Hambre y deshonra.—Páginas de gloria.—La hermanita de los pobres.—Los héroes españoles del siglo XIX.—Juan José.—La tauromaquia.—¡Maldita!—El hijo de la obrera.—Los hijos desgraciados.—La hija del destino.—El calvario del obrero.—Los hijos de la fábrica.—Los crímenes del vicio.—La miseria del hogar.—¡Pobres madres!—Los negociantes de la virtud.—Los mártires del adulterio.—Los obreros.—La muerte.—Los ladrones del gran mundo.—Los misterios de Madrid.—Los mártires de su culpa.—La huérfana de Bruselas.—*Todas terminadas y en venta.*

El Cristianismo y sus héroes.—Seis tomos en folio y encuadernados lujosamente en tela, 165 pesetas.—Se vende al or

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Filipinas

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles ó sea: 4 Enero, 1 Febrero, 1 y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre, directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 24 Enero, 21 Febrero, 21 Marzo, 18 Abril, 16 Mayo, 13 Junio, 11 Julio, 8 Agosto, 5 Septiembre, 3 y 31 Octubre, 28 Noviembre y 26 Diciembre, directamente para Singapore demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por transbordo para y de los puertos de la Costa Oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón, Australia.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

Servicio mensual, saliendo de Genova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto México. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con transbordo en Puerto Méjico, así como para Tampico, con escala en Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia,

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes directamente para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, con transbordo en Habana para el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo, Coro, con transbordo en Curaçao y para Cumaná, Carúbal y Trinidad, con transbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual, saliendo accidentalmente de Genova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Genova. Combinación por transbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias, Fernando Poo.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Alicante el 4 y de Cádiz el 7, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida. Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30% en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de Comunicaciones Marítimas.

Servicios comerciales.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

Línea de Cuba Méjico.

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con transbordo en Habana al vapor de la línea Venezuela-Colombia. Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.



Unión Ibero-Americana

SOCIEDAD FUNDADA EN 1887

Declara da de fomento y utilidad pública
por el Gobierno de S. M.
en 18 de Junio de 1890.

NOTAS TOMADAS DE SUS ESTATUTOS

Objeto de la Asociación

LA UNIÓN IBERO-AMERICANA es una Asociación internacional que tiene por objeto estrechar las relaciones de afectos sociales, económicas, científicas, artísticas y políticas de España, Portugal y las naciones americanas, procurando que exista la más cordial inteligencia entre estos pueblos hermanos

De su constitución y organización.

UNIÓN IBERO-AMERICANA se compone de un Centro general establecido en Madrid, y los correspondientes que están constituidos ó se constituyan para cooperar á los fines de la Asociación en los demás pueblos que comprenden los Estados á que se refiere el artículo anterior, pudiendo constituirse también Comisiones delegadas de dichos Centros en las poblaciones más importantes de los respectivos Estados.

A fin de que se armonicen los Centros entre sí, después de aprobar sus miembros los respectivos reglamentos, los remitirán á la Junta directiva de Madrid, para que la misma pueda hacer las observaciones que conduzcan á dicho propósito.

Será obligación de todos los Centros.

Estudiar cuanto asuntos se relacionen con los fines de la Asociación;

Redactar los oportunos proyectos, presentarlos y gestionar cerca de los Gobiernos respectivos su éxito.

Procurar la habilitación recíproca de los títulos alcanzados en los establecimientos oficiales de enseñanza, para el libre ejercicio de las profesiones en los países de la Unión.

Evacuar los informes que por los Gobiernos pudieran reclamarse, y elevar á los mismos, siempre que se crea oportuno, exposiciones y Memorias acerca de cualquier punto que pueda afectar á los intereses generales.

Procurar facilidades en el servicio de telégrafos y correos.

Celebrar conferencias, lecturas y veladas sobre temas que interesen á la Asociación.

Organizar Congresos en los mismos países para conseguir conclusiones prácticas acerca de los asuntos de más importancia para aquéllos.

Socios.

Serán socios de honor aquellos á quienes la Asociación acuerde designar con tan honroso título.

Fundadores, los que figuren como tales en las listas de la Asociación.

De número, los que satisfagan sus cuotas y cumplan lo deberes que los Estatutos y Reglamento exijan.

Cooperadores, los que la Sociedad acuerde designar como tales, por coadyuvar en alguna forma á los fines de la Asociación.

Serán socios corresponsales los que designe la Junta directiva con este nombre, fuera de Madrid

