

# EL HERALDO DEL ISTMO

—REVISTA ILUSTRADA—

Director: GUILLERMO ANDREVE.

"Bien faire et laisser dire."

## D E M O N S T R A N T E

No es tu belleza la belleza fría  
que se admira en las vírgenes del Norte,  
y que ostenta tan sólo la armonía  
de helénicas estatuas en su corte.

Belleza que, si admira, no enamora,  
porque el alma muy lejos se vislumbra,  
como la rosa magna de una Aurora  
velada en el azul de una penumbra.

Tu hermosura no es ésta, que nacida  
de un sol de fuego bajo el duro rayo,  
hay en tu cuerpo la explosión de vida  
que hay en las flores que produce Mayo.

En tí vive la raza soñadora,  
la raza de Boabdíl y del profeta;  
bien pudieras decir: nací en Bassora,  
ó vi la luz en la gentil Damietta.

Que quien mira tus rasgos orientales  
y tu altiva belleza de sultana,  
evoca los tostados arenales  
que cruza la doliente caravana.

Yo te he visto en mis sueños, donairosa  
danzar alegre en la morisca zambra,  
y cruzar, como reina magestuosa,  
por los patios sagrados de la Alhambra.

Si cual una oriental hermosa eres,  
sé también de esa raza en tus amores,  
y aprende á amar como aman sus mujeres  
que tienen del desierto los ardores.

Y piensa que yo soy algún beduino  
que buscando aventuras cierto día,  
te encontré fatigada en un camino  
y te brindó el aduar donde vivía

Demetrio Fábrega.

## VENIT HESPERUS

DEL LIBRO "TRIUNFOS."

Venus refulge plácida y sola,  
y un sueño pío decora el mal.  
Así la bruna y errátil ola  
súbitamente se tornasola,  
viniendo al brillo de algún fanal.

Hosco el recuerdo que no conjuro,  
que como en llaga prende raíz!  
Tal en la roña del viejo muro  
la hiedra clava, con brote duro,  
el postrimero y agrío tapiz.

Dios dijo al astro: "Revela un poro,  
un intersticio de mi capuz;  
muestra un diamante de mi tesoro;  
y en la pupila turbia de lloro  
hinca una flecha de doble luz!"

Fiero el albatros obre cual hizo,  
guste procelas como antes yo,  
y en ellas triunfe gozando hechizo,  
y surto al aire parezca un rizo  
que de la espuma del mar saltó!

Freno seguro mi arrojado casco,  
y arrunbo estoque, lanza y arnés.  
Toda una vida, que fué borrasca,  
fenece y cruje con la hojarasca  
que oprimo y rompo bajo los pies!

A nobles luchas nada me incita;  
conculco y mancho laurel de pro:  
el bardo sufre tremenda cuita,  
echando menos la tortolita  
que al aura obscura se le voló!

Gélido el río reposa y calla,  
y no se funde para su bien.  
Aspiro el soplo de la batalla,  
y á veces vibro y el odio estalla....  
y aquí la burla y allá el desdén!

Sauce de fosa mudo y tranquilo  
que, por impulsos del vendabal,  
vuelca el agobio, frustra el sigilo,  
plaga de acentos el sordo asilo,  
besa con tumbos el polvo igual!

Hoyo impasible que un labio sella,  
y remembra que incluye horror.....  
Y el alma busca distinta huella  
en el puntito de cada estrella  
mística y dulce para el dolor!

SALVADOR DIAZ MIRON.



## De Dualidades heróicas

PARA CARLOS M. CÉSPEDES,  
(alma dilecta)

Es una morfinómana. Misteriosa y sentida  
en veces vá á la vieja basílica á rezar,  
pero en lo más del tiempo lleva la alegre vida  
de verbena, chascarro, mantilla y ¡puñalá!

Porta sayal de grana como una arrepentida,  
y asiste á las toradas de capa provenzal;  
cifra en un pomo de éter su anhelo de suicida,  
y es dulce como un beso y amarga como el mar.

Gitana trashumante, dice la buena nueva  
á los romeros tardos; ama la hoz y la esteva..  
su frágil lona blanca surca el azul confín;

Tiene aires de Sibila y ojos de Magdalena,  
y acabará lanzándose en los brazos del Sena  
borracha de las ansias supremas de París!...

¡Qué inmensa dualidad hila tu rueca!  
Tienes manos de santa, pecadora:  
las pupilas, así como quien ora  
y los labios, así como quien peca.

Hay en tu faz un clown y una muñeca:  
en tu sonrisa un gesto de señora;  
en tu seno un puñal de vengadora,  
y en tu huella el cansancio de la Meca.

Sor María Barkischeff fue tu devota:  
tienes un signo para cada nota:  
el mal en bien, tu nervosismo trueca;

Y vas con un bouquet por el camino,  
rompiendo abrojos y apurando vino.....  
¡Qué inmensa dualidad hila tu rueca!

MANUEL S. CERVERA.

# DEMETRIO FABREGA



DE la multitud de jóvenes portadoras que entre nosotros abundan como en todas partes, pocos son los que con talento y cualidades de verdaderos poetas reclaman la atención pública con sus producciones y hacen esperar que dentro de poco, gracias á ellos, Panamá ocupará puesto en el concierto intelectual de América, del cual aún hoy está excluida.

De estos pocos uno es Demetrio Fabrega, cuya rica vena rítmica se desborda en versos vigorosos de un lirismo exaltado ciertamente, pero revelador de la buena ley de su poesía.

Pero sentimental más que cerebral, Demetrio, que es muy joven, aun no ha formado su personalidad poética. Como de Musset, escribe cuando la inspiración conmueve su *yo interior*, y brotan entonces sus versos—espejo de sus sentimientos—de manera fácil, armoniosa y encantadora; Sin embargo, su flauta no es monocorde, y aunque se inclina mucho á los viejos métodos y lo atraen Zorrilla—el gran lírico moderno—y Núñez de Arce—el lírico burgués—se nota en sus versos cierta influencia nueva que sin él saberlo ejercen en su estado mental las lecturas continuadas de los innovadores en poesía y en arte.

Auguramos al joven vate un brillante porvenir. El estudio y la experiencia completarán la obra de la naturaleza, y la intelectualidad istmeña tendrá en él uno de sus mejores representantes.

Mata y Victor Razonable representaba dignamente á la juventud lírica de la tierra de Bello y de Cal año. Su libro *Vistumbres*, pléxico de versos robustos y harmónicos, está siempre sobre nuestra mesa de trabajo, muy cerca de nosotros, luciendo sus letras de oro sobre el fondo rojo, como banderas triunfadoras en la conquista del Ideal.

Pimentel Coronel ha muerto en tierra alemana, muy joven y lleno de grandes pensamientos, y su muerte es el segundo golpe rudo (el primero fué la de Miguel Eduardo Pardo) que reciben en poco tiempo las letras venezolanas.

Un buen amigo de Pimentel Coronel, que supo comprenderlo y apreciarlo, y que fué compañero suyo en lides literarias, el distinguido joven intelectual señor Francisco Salcedo Ochoa, consul de Venezuela en Blón, nos ofrece un juicio acerca del poeta para muy en breve, promesa de que damos gustosas noticia á aquellos de nuestros lectores que saben apreciar en todo su valor al gallardo autor de *Los Paladines*.

Dejemos nuestras flores sobre las tumbas de estos muertos ilustres, como tributo de respeto á los que como buenos lucharon en los campos de la idea, y dieron de sí todo con sinceridad y generosamente. Otros ocuparán sus puestos, y seguirá indefinidamente la labor del pensamiento, en la que, más que en otra alguna, van mezclados los dolores á las alegrías.

GUILLELMO ANDREVE.

## Mis Collares Negros

PARA EMILIANO HERNÁNDEZ.

Si mi ilusión con tu mirar alegras,  
mis esperanzas con tu labio arrancas,  
porque aunque luces dos pupilas negras  
tienes palabras y sonrisas blancas.

Ven, oh fantasma que mi ideal integras!  
de mi corcel sobre las fuertes ancas,  
saltaremos las charcas verdinegras  
y de la Ley las desiguales tranças.

Y en el Jardín azul de la alegría  
bajo el silente agonizar del día,  
mientras titilen en las negras frondas

Las dos estrellas de tus ojos nubios,  
le tejerás, con tus cabellos rubios,  
un marco de oro á mis tristezas hondas.

Ya la careta del placer me arranco,  
ya va tendiendo su plumón la Queda ....  
Todo duerme: discreto es este banco  
y callará cuando tu orgullo ceda.

Allá, del monte en el oscuro flanco,  
con su traje nupcial, como de seda,  
la Luna finge un cisne todo blanco  
que va siguiendo á una entrevistada Leda.

Ven... Es hora de hablar los dolorosos...  
te contaré los triunfos milagrosos  
de una Hada azul que llaman la Mentira:

Y cuando sientas de la Duda el daño,  
te adornaré con un collar extraño  
hecho con versos negros de mi lira.

RICARDO MIRO.

## Postal

De tarde pensativo en la montaña oscura,  
Mientras el sol cansado se marchaba,  
Una nube en el cielo dibujaba  
Tu belleza, tu gracia y tu hermosura.

Entonces preguntéle emocionado  
A una rosa muy blanca: "Debo amarla?"  
Y el eco respondióme enamorado:  
—"Como es buena y es bella, hay que adorarla."

ROMEO.

## Duelo de las Letras



ESTAN de duelo las letras castellanas por la desaparición final de unos pocos distinguidos literatos, para quienes llegó el ineludible momento de rendir el último tributo á la madre Naturaleza. De estos ilustres muertos, el de más alto copete intelectual es don José María de Pereda, escritor nacido en la áspera tierra santanderina, en España, de cuyo carácter excéntrico y de cuyas ventajas industriales mucho se nos ha hablado, sin ser esto óbice para que figure entre los primeros novelistas de España, no teniendo ante sí como superiores más que á don Juan Valera, á Perez Galdós, á Palacio Valdés y á la distinguida doña Emilia Pardo Bazán entre los viejos, y á ese vigoroso y muy querido Blasco Ibañez entre la pléyade juvenil.

Sin embargo, Pereda no satisface todo nuestro ideal literario con respecto á la novela; y como esto podría parecer una contradicción con lo que arriba decimos, debemos manifestar que si él ocupa uno de los primeros puestos en la historia literaria de la España moderna como novelista, se debe á la notoria falta de ingenios, aparte de los mencionados ya, que cultiven este género con éxito. Hoy es verdad que algunos buenos talentos como Martiánez Ruiz, Mathen y otros tratan de crear la novela nacional, desaparecida casi por completo, pero estos aún no han conquistado nombre ni causado admiración.

Pereda fué un escritor regional, lleno de preocupaciones y de rancias ideas, que ponía todo empeño en el argumento, de trabazón

maciza, antes que en el desenvolvimiento de los caracteres que pretendía estudiar. Muy en alto pregonan esto sus *Escenas montañosas*, *El sabor de la tierra*, *Don Gonzalo Gonzales de la Gonzalezca*, *Satiriza* y demás novelas suyas. Ha muerto el bueno de don José María á una edad avanzada, y deja escritos muchos libros, algunos de ellos de fina crítica, que harán perdurable su memoria.

Otro desaparecido es Luis Taboada, el escritor jocoso de la nota cómica en los semanarios de la capital española, á quien harto conocemos todos por tierras de América. Taboada, cuyo humorismo no tiene fondo de amargura, no usó jamás de la ironía, y sus obras son el reflejo de su carácter tranquilo y resignado ante las mayores desventuras, y cuente que no fueron pocas las que brindarle quiso la suerte. Pero una labor como la de Taboada es labor estéril. La humanidad busca siempre la nota amarga, y al no hallarla en sus obras, se limita á reír un corto rato, y á olvidar en breve las alegres carcajadas burguesas del autor de la *Viuda de Chaparro*.

En igual caso, aunque con notable inferioridad, está otro de los muertos, esta vez americano. A nadie escapa que hablamos de Nicanor Bolet Peraza, el infatigable periodista que por años de años ocupó los diarios de la América española con sus correspondencias neoyorquinas tan llenas de sucesos raros pero tan desprovistas de un fondo humano, de algo que haga pensar y sentir, de esa filosofía que se escapa de las páginas de Mark Twain, Alphonse Allais y Aurelien Scholl.

Hemos dejado para lo último el hacer mención de un generoso talento poético que se fué también cuando aún su lira tenía todas sus cuerdas y no habían vibrado todas sus canciones. Nos referimos á Manuel Pimentel Coronel el inspirado venezolano que, con Andrés

## Manuel Cervera

El autor de *Elogios y Dualidades Heroicas* es, entre los jóvenes que descuellan en la literatura colombiana, uno de los que sobresalen. Poeta en la alta y divina apreciación del concepto, Cervera ha ganado reputación y nombre, de esos que duran toda una vida y complementan para mañana el y d'únen antológico que informa á la juventud la huella luminosa de sus predecesores.

El verso de Cervera, divulga un ánimo exquisito y pone de relieve un espíritu lleno de selectivo, buen gusto. Ha pocos años que este intelectual principió á laborar, y en su ubérrimo huerto se halla el grato perfume de las flores que forman un verdadero encanto para la juventud estudiosa.

Si Musa, en veces pueril, en veces augusta y grave, es la misma que puso en los labios de Verlaine la alta palabra nueva y prendió en el

alma gallarda de *Almafuerte* el ademán despectivo que envuelve toda una responsabilidad. Es la más de las veces la damita de los adioses trémulos ó la adorada en una vida anterior, si no la morfíngmana que en el pálido amanecer escuchó con un placer enfermo y en el delirio de la postrera dosis la dulce melodía del enamorado galán.

Cuando vela su nombre bajo la discreción del pseudónimo, acaso no tiene Cervera ese poder sugestivo de la originalidad. GABRIEL D'ONALE y ANDRÉS CESTENA apenas conservan del poeta moderno algo de sus rasgos de experto. Falta además en él, el empuje viril que hace evidenciar en los genios los fulgores luminosos de la época.

La modestia de Cervera lo hace muchas veces sustraerse á todas las manifestaciones en que su nombre pueda formar un asunto.

ARANGO VALENCIA.

Barranquilla, Colombia.

## Istmo de Panamá

Miscelánea de acontecimientos no políticos.

CAPÍTULO DE UN LIBRO INÉDITO

—1825—1856—

(Conclusión)

Por el artículo 11 la República concedía gratuitamente á la Compañía los terrenos que le fueran necesarios á ésta para el establecimiento del ferrocarril en toda su extensión y los destinados para la creación de puertos, escalas, embarcaderos, puertos secos, atraqueaderos, almacenes, lugares de estación, posadas, etc. Es claro que la República cedía los terrenos que le pertenecieran, pues los de particulares quedaba la Compañía en la obligación de adquirirlos de sus dueños, previo el avalúo é indemnización respectiva.

Por el artículo 12 recibía á la Compañía á título de perpetuidad y gratis 100,000 fanegadas de tierras baldías en las Provincias de Panamá y Veraguas,—hasta 150,000 si las había disponibles—quedando estipulado que en las que escogiera en la línea del camino y sus cercanías se dejarían precisamente intervalos para que la Nación pudiese, hacer concesiones ó ventas de tierras para otros establecimientos que hubieran querido fundarse en la línea y cercanías del camino.

Al estar terminado el ferrocarril, la Compañía se obligaba á pagarle cada año á la República el dos y medio por ciento de los beneficios netos de la empresa.

A principios de 1848 el sindicato se preparaba para enviar al Istmo la comisión que debía ejecutar los trabajos preliminares, mientras se constituía en París la empresa y se colocaban las acciones en el mercado; pero cuando se daban estos pasos estalló la revolución de Julio; como consecuencia de ésta vino abajo el trono de Luis Felipe; y por causa de la caída de este monarca la extinción del sindicato, pues casi todos sus miembros pertenecían al Gobierno caído.

Caducado el privilegio Klein y teniendo además en cuenta el fracaso sucesivo de los privilegios anteriores, parecían remotas las esperanzas de llevar á cabo la construcción del ferrocarril.

En esta época ejercía el cargo de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la Nueva Granada en Washington el General Pedro Alcántara Herrán. Así las cosas, presentáronse un día en la legación tres caballeros que deseaban hablar con el representante de la Nueva Granada. Era uno de ellos el Coronel Guillermo H. Aspinwall, americano de notoria probidad, de genio emprendedor y alto crédito; era el otro, Juan Lloyd Stephens, célebre viajero, hombre de vastos conocimientos científicos, amigo y admirador de Morazán; fué el tercero Enrique Chauncey, comerciante activo y dueño de una inmensa fortuna.

Después de los saludos de estilo y de haberle presentado Aspinwall sus colegas al General Herrán, dijo en seguida las siguientes palabras:

—Señor Ministro, pido que se traspase á nosotros el último de los privilegios que la Nueva Granada ha concedido y construiremos un ferrocarril interoceánico á satisfacción del Gobierno, antes de que una obra semejante se emprenda en Tehuantepec ó en Centro América como se proyecta.

—Con mucho gusto, Coronel, contestó el General Herrán; pero déjeme estudiar el asunto con calma.

Autorizado después para traspasar el privilegio Klein, lo hizo mediante ciertas reformas ventajosas para la Nueva Granada, que Aspinwall aceptó.

El contrato se celebró en Washington el 28 de Diciembre de 1848. Hecho esto, Aspinwall, Stephens y Chauncey organizaron una Compañía por acciones, en la cual figuraron Alsop, Riley, Belmont, Bartlett, Davidge y otras potencias más de la banca, el comercio y la industria.

Una vez resuelta la Compañía á construir el ferrocarril, solicitó la competente autorización del Gobierno de la Nueva Granada y al efecto fué enviado á Bogotá el señor Stephens para arreglar las condiciones que debían acordarse mutuamente el Gobierno y la Compañía.

Autorizado el Poder Ejecutivo de la Nueva Granada por decreto legislativo de 12 de Junio de 1849 para ampliar y reformar lo actuado por el Ministro Herrán, se firmó el 15 de Abril de 1850 entre los señores Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Relaciones Exteriores y John Lloyd Stephens, Vicepresidente de la Compañía, el contrato definitivo para la construcción del ferrocarril de Panamá. Las Cámaras legislativas lo aprobaron el 29 de Mayo con ligeras modificaciones; y las modificaciones á su turno las aceptó Stephens, en nombre de la Compañía, el 3 de Junio.

La duración del privilegio era por 49 años contados desde el día en que el camino de rieles estuviera concluido en todas sus partes. A los veinte años de abierto al público podía el Gobierno adquirir el ferrocarril mediante una indemnización de \$ 5,000,000.

Si en esta época no era redimido el privilegio, continuaría vigente por diez años más en favor de la Compañía, al fin de los cuales podría el Gobierno redimirlo por \$ 2,000,000.

Mientras permaneciera vigente el privilegio no podía el Gobierno de la República conceder á nadie la facultad de establecer ningún otro ferrocarril en el Istmo, ni permitir que sin el consentimiento de la Compañía se construyese un canal marítimo por el mismo territorio.

Según el artículo 8º sólo la Empresa tenía el monopolio de establecer vapores en el Chagres hasta la conclusión del ferrocarril; quedando por tanto obligada á mantener constantemente en el río expresado uno ó más vapores empleados en el servicio de transporte.

La Compañía se obligaba á pagar cada año al Gobierno de la Nueva Granada el tres por ciento de los beneficios de la Empresa.

Fueron contratados como ingenieros en jefe para dirigir la construcción del ferrocarril los señores George M. Totten y John Trautwine, quienes habían hecho ya varias obras importantes de ingeniería en los Estados Unidos y eran además, bien conocidos en la Nueva Granada por haber sido los constructores del Canal del Dique entre el puerto fluvial de Calamar y el marítimo de Cartagena. En Mayo de 1850 llegaron de Nueva York á la isla de Manzanillo los señores Baldwin y Trautwine con 6 hombres y empezaron á desmontar el terreno de la isla. En Junio del mismo año vinieron de Cartagena Mr. Stephens y Mr. Totten con cerca de treinta hombres que fueron destinados también al desmonte, agregándose á este núcleo 45 irlandeses traídos en Agosto de Nueva Orleans por el doctor Rodgers.

La Compañía tuvo al principio la intención de comenzar primero una parte de la vía férrea en el espacio comprendido entre Gorgona y Panamá, y establecer en Gorgona un gran depósito para las provisiones y materiales de construcción que llegaran de los Estados Unidos; pero los obstáculos de la navegación del Chagres, aunados con otras consideraciones poderosas determinaron comenzar los trabajos del ferrocarril desde la isla de Manzanillo hasta Gorgona, primero; y establecer en aquélla el depósito para las provisiones y los materiales de construcción.

En Septiembre y Octubre fueron desembarcadas en piezas las casitas que después se armaron para que sirvieran de habitación.

En Noviembre llegó de Jamaica el primer cuerpo de peones con que se comenzó formalmente la obra. En Diciembre llegaron de los Estados Unidos 300 irlandeses que fueron estacionados en Gatún; de tal manera que á fines del año había trabajado unos 1,000 hombres.

En 1851 comenzó á navegar en el Chagres el vapor *William H. Aspinwall* que dió el golpe de muerte á los bongos; recibieronse también en este año notables partidas de trabajadores y la obra adelantó con tal rapidez que en Octubre comenzó á correr una locomotora entre Colón y Gatún y estaba construido un muelle que permitía descargar con facilidades los rieles, las máquinas, las provisiones, etc.

Iban gastados ya hasta entonces un millón de pesos, importe de las primeras suscripciones, cuando de repente se presentaron dificultades para continuar la obra: comenzó á declinar la fe en el éxito del ferrocarril, principiaron á bajar las acciones de un modo alarmante, varios de los capitalistas que habían tomado parte en la empresa se retiraron de ella y por último faltó dinero para proseguir los trabajos; todo esto, unido al contingente de terror que prestaron el cólera, la fiebre amarilla, el paludismo y el tifo, puso á la Compañía al borde de un fracaso.

A Nueva York llegó Sablá convidado por Aspinwall para que tomara acciones en la empresa, pero no se pudo conseguir nada porque aquel ponía como condición *sine qua non* que se escogiese por punto de partida del ferrocarril en el Atlántico la ribera norte y seca de la bahía de Limón, es decir, la tierra firme, en tanto que Aspinwall insistía que fuera la isla de Manzanillo.

Así las cosas, los tres Directores de la Compañía—Stephens, Chauncey y Aspinwall—solicitaron ayuda del Gobierno de los Estados Unidos; creyóse que se obtendría porque los Senadores y Representantes de los Estados del Norte simpatizaban con la vía de Panamá; pero se pusieron de por medio—asegura así el General Herrán—los intereses de Tehuantepec y los de Nicaragua, y ambos, con el apoyo de una mayoría del Congreso americano compuesta en gran parte de Representantes y Senadores del



Sur, impidieron que la empresa de Panamá fuera auxiliada.

Consideró esta negativa como un golpe tremendo que ponía á Aspinwall y á sus amigos en la imposibilidad de llenar su compromiso; pues ellos habían aceptado las reformas propuestas por el General Herrán en la confianza que tenían basada en promesas que se les habían hecho de que el Gobierno de los Estados Unidos por su propia conveniencia auxiliaría la empresa con una subvención anual de trescientos cincuenta á cuatrocientos mil pesos, los cuales habría de indemnizarle después la empresa con servicios de transporte. Al Coronel Aspinwall, alma y brazo fuerte de la empresa, se le propuso que la abandonara y se uniera á la de Tehuantepec, bajo condiciones ventajosas para él y sus amigos; pero rechazó con dignidad la propuesta, resuelto como estaba á cumplir su compromiso, aunque le costara su fortuna y su crédito comercial.

“He aquí á la Compañía en serios apuros —dice Reclus en su libro *Panamá et Darien*— cuando un suceso casual viene á determinar de una manera decisiva la suerte de la empresa.

“Un día dos vapores que traían á su bordo un considerable número de emigrantes no pudieron desembarcar á éstos en el puerto de Chagres por hallarse el mar demasiado agitado; algunas canoas en que varios llevados de una atrevida impaciencia pretendieron ganar la

Entonces sobraron fondos para continuar los trabajos y vinieron trabajadores de todas partes del mundo; el Ferrocarril de Panamá fué la verdadera torre de Babel de los tiempos modernos, pues al lado del yanqui emprendedor refúse al robusto irlandés, al lado del gigantesco ruso el melancólico culí, al lado del apático chino el resistente jamaicano.

El primer núcleo numeroso de trabajadores que trajo la empresa del ferrocarril se componía de setecientos irlandeses. No pudieron estos esforzados ciclopes del trabajo soportar la fatiga enervante de una labor muscular, como la que impone el manejo continuo de la azada, la pica ó la pala en climas ardientes y llenos de mosquitos; de manera que fueron suministrándole tributo á la muerte, uno á uno al principio, por decenas en seguida, por centenas después; así, antes de seis meses sólo existía, á lo sumo, la quinta parte de los esforzados hijos de la Verde Erin; el resto quedó “en tal estado de esquelidez y extenuación física, que apenas si podían arrastrar sus casi esqueletos á bordo de los vapores que debían repatriarlos, mediante la caridad de las sociedades y personas benéficas, conolidas de su desgraciada y miserable condición.”

El segundo contingente se componía de naturales de las Antillas y produjo buenos resultados.

El tercer contingente, compuesto de mil

do á la imposibilidad física de extirpar el hábito pernicioso de la fumadera de opio, ó bien á los malos efectos del clima, ó á las picadas de los mosquitos y de otros coleópteros, ó á desagradados con los capataces, ó á los malos tratamientos, ó á nostalgia ó en fin á aburrimiento ó cobardía, el caso fue que los pobres hijos del reino de las flores se entregaron á la más terrible desesperación y dejaron caer de sus manos temblorosas, faltas de energía, el pico y la pala.

Los resultados no se dejaron esperar: las epidemias, por una parte, y el suicidio por otra, se encargaron con rapidez vertiginosa de despachar para el otro mundo á los que no deseaban permanecer por más tiempo en este de lágrimas y miseria.

Cuando las enfermedades les perdonaban la vida, ellos entonces buscaban el medio de quitársela lo más pronto posible. Triste fue el espectáculo que ofreció esta caravana en su lúgubre camino hacia la eternidad. El suicidio adquirió diversas formas: unos se desgarraban el vientre á fin de que los gallinazos apresuraran pronto su festín de carne humana; otros encendían sus pipas y se sentaban silenciosos en la arena de la playa, inmóviles como una roca estropeada por el huracán ó la tormenta, á esperar resignados que las olas del mar cargaran con sus cuerpos; unos cortaban toscos palos, les hacían afiladas puntas y se arrojaban sobre ellos, atravesándose el cuello ó el cuerpo de lado á lado; otros se abrían la tapa de los sesos con sus revólveres ó sus instrumentos de trabajo; unos se dejaban morir de hambre rehusando en absoluto comer y beber; otros cogían piedras inmensas y amarradas á ellas se arrojaban al fondo del Chagres, cuyas aguas impelían después sus cadáveres hacia el Atlántico; en fin, los menos buscaban en la vera del camino cualquier árbol solitario, al cual tendían una cuerda para morir ahorcados. El caso fue que en pocas semanas los mil chinos quedaron reducidos á ciento sesenta, núcleo que marchó inmediatamente para Jamaica, en la cual isla arrastraron después una vida de mendigos.

Los contingentes sucesivos de trabajadores se componían de culíes y de antillanos principalmente: y tanto los unos como los otros produjeron buenos resultados.

En Marzo de 1852 corrían los carros hasta Ahorcalagarto y Bohíosoldado; en Abril, hasta Frijoles; en Junio, hasta Barbacoas. Había, por tanto, construídas ya 23½ millas. Entonces los pasajeros se iban por el río Chagres á Gorgona ó á Cruces y tomaban en cualquiera de estos dos lugares una mula para dirigirse por el viejo camino á Panamá.

En Junio contrató la Compañía la terminación del resto de la obra con Mr. Story, quien se obligó á entregarla concluída en Agosto de 1853; mas no pudo cumplir el compromiso por graves dificultades; por consiguiente fué rescindido el contrato en el mes de Septiembre.

En Marzo de 1853 llegó el ferrocarril á Gorgona, quedando suprimida en absoluto la navegación por el río Chagres y sin trabajo cerca de 500 bogas que ganaban hasta entonces *doce pesos diarios cada uno*.

Al comenzar el año de 1854 había 3,000 trabajadores; en Febrero corrían los carros desde la isla de Manzanillo hasta Bajo Obispo y en Diciembre llegaban á Culebra. El 27 de Enero de 1855 á la 1 de la tarde se colocó el último riel y ese mismo día el ingeniero en Jefe, Coronel Totten, con sus ayudantes, probaba el camino atravesándolo de un océano á otro en una locomotora.

El 27 de Enero fué abierta la vía interoceánica al público.

Duró la construcción de esta obra casi cinco años, gastáronse en ella ocho millones de pesos y se consumieron millares de vidas humanas.

Hase dicho que los rieles del ferrocarril de Panamá descansan más sobre cadáveres que sobre durmientes y que es una de las pocas obras del mundo que tienen por base esqueletos humanos. Como figura de retórica, puede dársele el pase á esta expresión; más como hecho real, no; porque es completamente falsa. En efecto, el ferrocarril tiene 49 millas; y como



CULEBRA EN 1855

costa, aun á despecho de los Capitanes que se oponían, habían naufragado, pereciendo todos. En esta expectativa pasó un día, y al siguiente arreció tanto el viento que los buques se vieron obligados á levar anclas y refugiarse en la bahía de Limón cerca á la isla de Manzanillo donde encontraron el mar relativamente tranquilo.

“Allí hubieran permanecido indefinidamente, perdiendo un tiempo precioso, pero los aventureros cansados de tantos contratiempos y habiendo divisado los wagones del ferrocarril que iban y venían cargados de materiales, resolvieron acelerar la marcha aprovechando el trayecto de la vía férrea construído, y hacinados en los carros de carga (pues la Compañía no tenía por entonces de pasajeros) se pusieron en marcha en número que pasaba de mil. De Gatún remontaron el río Chagres hasta ganar la Gorgona, y de aquí se dirigieron á la ciudad de Panamá.

“Esta ocurrencia tuvo inmediata resonancia favorable al Ferrocarril, y á la verdad que había razón para ello, pues prácticamente quedaban demostradas las ventajas de la vía. Desde luego todos los vapores dejaron de llegar á Chagres para arribar á la isla de Manzanillo. . . .

“No hay para qué decir que la situación de la Compañía cambió como por ensalmo.” En efecto, tuvo el concurso de Jorge Law y de la *Compañía Inglesa de Vapores de las Indias Occidentales* que le prestaron una fuerte suma; recurso que dió un apoyo á la indomable energía de Aspinwall y á la inflexible tenacidad de Stephens.

hombres vino de la China. Espantosos estragos hizo la guadaña impía en las filas de estos trabajadores. No tenían ellos la más ligera idea de los trabajos materiales que iban á hacer, ni de las penalidades que les esperaban, ni del país adonde se dirigían. Ilusionados con las bellas y mágicas promesas hechas por el Agente que los contrató, todo lo veían color de rosa y esperaban proporcionarse liberales comodidades.

A pesar de haber tenido un viaje próspero —en la travesía sólo hubo 16 muertos que sucesivamente fueron arrojados al mar— tan pronto como desembarcaron en las playas del Istmo cayeron treinta y dos de los sobrevivientes postrados por una especie de letargo, de coma ó de fatiga extrema; siguieron á este número ochenta más en el transcurso de una semana. Atribuyóse la etiología de estos fenómenos á que no se les había dado opio para que funaran; por tanto, opinaron los intérpretes que se les suministrara á aquellos desgraciados la droga, y así se hizo con sanos y enfermos. El éxito fué sorprendente, pues casi todos recobraron las fuerzas perdidas, se pusieron contentos, cantaban aires de su país, el aspecto externo revelaba salud, y comenzaron á trabajar; pero como cada paisano de Confucio se fumaba 15 granos de opio y cada grano valía veinte centavos, poco más ó menos, y el gasto no era proporcional al salario, y la Compañía del Ferrocarril no estaba resuelta á obsequiar la droga, hubo necesidad de suspender casi por completo el narcótico veneno.

Volvió, pues, la reacción en los trabajos de la vía férrea. Y ya fuera debi-

cada milla abarca 2,000 á 2,500 polines ó durmientes, poco más ó menos, vendríamos á tener de 98,000 á 112,500 muertos, suma que jamás llegó á tener la Compañía en los cinco años escasos que duró la construcción de la obra.

El ferrocarril de Panamá fué un gran negocio; pues cuando apenas estaba construída una tercera parte del trayecto, sus propietarios, que eran pocos, se repartían dividendos anuales de siete por ciento. En 1855 los dividendos subieron cinco puntos más. Hasta 1860 las entradas habian sido de \$8 146,605 y el gasto en el servicio de la línea no pasaba de \$217-4867,51. El producto líquido era en diez años de \$5.071.728.

Menciona Otis en su *Guía del Ferrocarril de Panamá* no haber perecido uno solo de los 196,000 pasajeros trasportados de Colón á Panamá ó viceversa desde que se abrió la línea al tráfico en 1855 hasta el 1º de Enero de 1860.

La apertura del ferrocarril paralizó el comercio local; por tanto muchas casas quedaron desocupadas, los alquileres de las demás bajaron determinadamente y no pocos almacanes y hoteles cerraron sus puertas.

El tráfico por el camino de Cruces se suspendió porque los pasajeros que antes venían con su oro para ser pasados por canoas y en mulas al través del Istmo, se fueron por donde se atravesaba el camino con más comodidad, con gran rapidez, con menos gastos y con mayor seguridad.

Además, los pasajeros procedentes de California no permanecían mucho tiempo en los hoteles de Panamá, pues la mayor parte almorzaban si venían por la mañana, comían si venían por la tarde ó inmediatamente se embarcaban en el tren para marchar á Colón y dirigirse á los Estados Unidos.

Las repúblicas de la América Central se pusieron en inmediata comunicación con el Istmo desde el año de 1856, debido á la organización y establecimiento de una línea de vapores establecida por la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Las naves salían de la capital del Istmo y llegaban hasta el puerto de San José de Guatemala, haciendo escalas en varios de los puertos intermediarios.

V

La fundación de Colón obedeció á la necesidad imperiosa en que se hallaba la Compañía del Ferrocarril de Panamá de tener un puerto terminal en el Atlántico.

Habíase pensado al principio en que este puerto fuera Portobelo; y al efecto hizo notables exploraciones en él uno de los dos ingenieros principales de la Compañía, Mr. Trautwine; pero fué abandonado el proyecto por los precios exorbitantes que pedían los terratenientes del lugar. En consecuencia, la empresa resolvió no darles gusto y escoger definitivamente la isla de Manzanillo como término del ferrocarril en el Atlántico. Determinóse, por tanto, fundar la ciudad en el punto que había reconocido y estudiado minuciosamente el Coronel Hughe.

El trabajo de desmonte fué titánico, pues la isla estaba cubierta de árboles frondosos, de matas y de pantanos. Al principio tuvieron los obreros que vivir á bordo de un bergantín que había llegado con materiales para construir las casas; en tanto que los ingenieros y demás empleados de alta categoría tuvieron de mansión el casco del vapor *Telégrafo* que Mr. Trautwine había comprado en Chagres.

De una carta escrita en 1892 por el doctor Justo Arosemena y que salió á la luz en *La Situación*, periódico de Colón, entresacamos los siguientes párrafos:

"Después que en 1850 los ingenieros de lo Compañía del Ferrocarril de Panamá, que acababa de organizarse, escogieron la isla de Manzanillo, Bahía de Limón, como término Atlántico de la proyectada vía férrea, la Cámara Provincial de Panamá ordenó la fundación de una ciudad en aquel desierto.

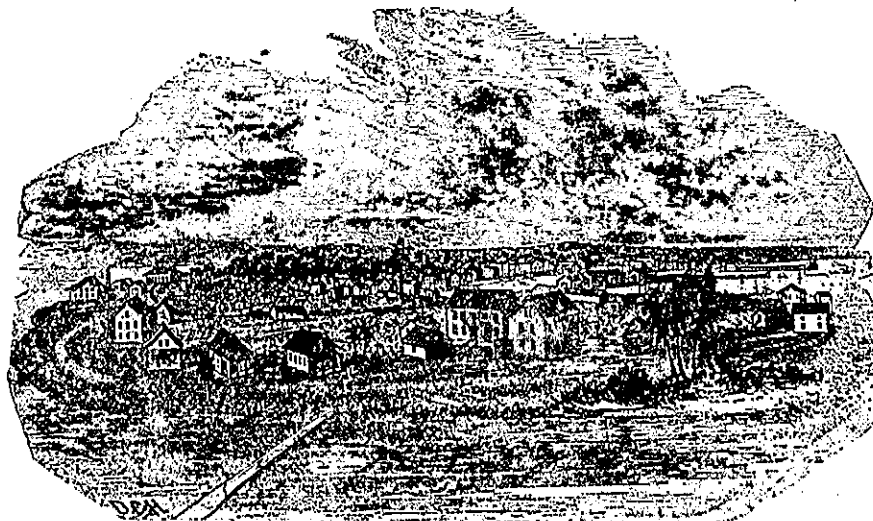
"Había en la Cámara algunos miembros notables, entre ellos el General Tomás Cipriano de Mosquera, que bajó de la Presidencia de la Nueva Granada en 1849, y pasaba en Panamá el año que la Constitución de entonces

lo obligaba á permanecer en la República antes de ausentarse á Estados Unidos, donde se hallaba su familia.

"Propusieronse varios nombres para la nueva ciudad, que fueron desechados, hasta que el Doctor Mariano Arosemena Quezada propuso el de *Colón*, que fue unánimemente adoptado. Entre otras razones se consideró, que el descubridor de América en uno de sus últimos viajes, había visitado nuestra Bahía, lo que constituía un título de honor.

"Un año después de la expedición de la ordenanza citada, que probablemente no era muy conocida, los ingenieros del Ferrocarril, idearon bautizar la ciudad que por efecto de los trabajos iba progresando; y bajo el patrocinio del muy respetable granadino señor Don Victoriano de D. Paredes, Encargado de Negocios en los Estados Unidos, que pasaba por aquí á la sazón, dieron á la ciudad el nombre de *Aspinwall*, en honor del caballero W. H. Aspinwall, uno de los tres fundadores de la Compañía.

"Desde entonces, y por muchos años, los norteamericanos dieron á esta ciudad de preferencia el nombre de *Aspinwall*; pero los demás extranjeros, como los nacionales, usaban naturalmente del nombre oficial, *Colón*. Y no faltaban casos, de que aun hay restos, en que se empleaban simultáneamente los dos nombres, *Colón-Aspinwall*."



COLON EN 1855

La ceremonia del bautizo no la describe el Doctor Arosemena, pero creemos que no es demás darla á conocer. El 27 de Febrero de 1852 tuvo lugar ésta al colocar la piedra angular del primer edificio de mampostería en la isla de Manzanillo destinado para servir de oficina á la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Además de los empleados principales de ésta, de los obreros y de los vecinos de la isla estaban presentes Don Victoriano de D. Paredes, recién llegado de Cartagena y que segía de paso para los Estados Unidos, Mr. Jhon L. Stephens, Presidente de la Compañía, Jorge Law, uno de los Directores de ella y además propietario de la línea de vapores en el lado Atlántico del Istmo, y M. C. Story, notable comerciante de Nueva York.

Al ser presentado el señor Paredes por Mr. Stephens á la concurrencia, todo el mundo se descubrió. Hecho esto dijo el Presidente de la Compañía que el ilustre granadino á quien se complacía presentar en esos momentos á los allí cogregados era el mismo con quien dos años antes había tenido el honor de celebrar en Bogotá el contrato para la construcción de un Ferrocarril al través del Istmo de Panamá; y que aprovechaba la oportunidad de la visita de tan notable personaje para suplicarle que colocara la piedra angular del primer edificio de mampostería que iba á construirse y para que le pusiera al lugar un nombre.

Aceptada por el señor Paredes la propuesta pronunció el siguiente discurso:

Señores:

Habiéndome cabido la fortuna de que el Gobierno de la Nueva Granada me designase

y autorizase para la celebración del contrato del Ferrocarril que ha de conducir desde ese punto hasta Panamá, hoy me encuentro rebozando en júbilo y lleno de sorpresa al observar los adelantos que se han hecho en la obra y la magnitud de las dificultades que al efecto se han vencido; y crece de punto mi satisfacción con el convencimiento que tengo de que ya no es de manera alguna problemática la pronta conclusión de tan importante vía. Débese este espléndido resultado á los heroicos esfuerzos, puede decirse, de la Compañía empresaria, y á la inteligencia y constancia de ella y de todos sus hábiles y activos empleados.

El cumplimiento que los empresarios han dado al contrato, excede hasta ahora con mucho y bajo diferentes respectos á las estipulaciones que en él se hicieron; por lo cual merecen no solamente las remuneraciones que se prometieron al celebrarlo, sino las más cordiales gracias y decidida protección del Gobierno de mi patria y aún de todos los granadinos.

Y puesto, que tengo entendido que el distinguido señor Aspinwall, uno de los principales miembros de la Compañía, ha sido el que con más ahínco y perseverancia ha contribuido al resultado que estamos presenciando, en circunstancias de habersido instado yo por algunos de vosotros á que coloque la primera piedra del primer edificio só-

lido que so levante en esta isla y á que indique el nombre que en mi concepto deba darse á ésta naciente población, cumplo con el honroso deber que me habéis impuesto, colocando ésta piedra que será, según todas las probabilidades, el principio de una ciudad llamada á ser el emporio del comercio de la América, y acaso del mundo entero; y me atrevo á proponeros que llameis ASPINWALL á esta población, como un ligero homenaje rendido á tan respetable sujeto, á su enérgica voluntad, y á los reiterados esfuerzos que ha hecho para dominar la crítica situación en que se ha visto la empresa."

Contestó el señor Law manifestando que sentía gran satisfacción por el nombre propuesto y que daba las gracias personalmente y en su carácter de miembro del Directorio de la Compañía.

R. Webb, en representación de los naturales y vecinos de la isla de Manzanillo, habló en extenso sobre porvenir del Istmo, y de los obstáculos que tuvo que vencer la Compañía; hizo un elogio de los señores Aspinwall y Paredes termino manifestando que aceptaba el nombre propuesto por el Ministro de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada.

El último que tomó la palabra fue Mr. Stephens. Dijo que le daba las gracias al señor Paredes por su benevolencia y que no vacilaba en aceptar en representación de la Compañía el nombre propuesto á la nueva ciudad, con tanto mayor razón, cuanto que venía de un distinguido caballero de la Nueva Granada y era apoyada por el señor Law, uno de los principales y más influyentes Directores de la Empresa del Ferrocarril de Panamá; que por



consiguiente se sentía satisfecho y que consideraba que no había podido escogerse un nombre más apropiado.

En seguida el señor Paredes depositó dentro de la piedra angular un cofre de cobre en el cual reposan el acta de la ceremonia, una copia del contrato celebrado entre la República de la Nueva Granada y Mr. Stephens, para la construcción del Ferrocarril de Panamá, un número del *Herald* de Nueva York de 9 de Febrero de 1852, una moneda de los Estados Unidos, otra de Francia, otra de Inglaterra y otra de la Nueva Granada.

Terminado esto la concurrencia se disolvió en seguida, no sin haber dado antes tres victores á la nueva ciudad de Aspinwall, tres al Presidente de la Nueva Granada, tres al Presidente de la Compañía, tres al señor Paredes, tres al señor Law, tres á la Nueva Granada y tres al General Joaquín Posada Gutiérrez por haber sido este notable prócer de la independencia, el primero que inició la idea, pues, en una carta fechada el 24 de Septiembre de 1851 y dirigida á John L. Stephens propuso que se le pusiera á la futura ciudad el nombre de ASPINWALL.

Horas después envió el Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá la siguiente nota al Gobernador de la Provincia.

A. S. E. MANUEL DÍAZ, GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE PANAMÁ.

Como la población de esta ciudad empieza á aumentarse, y sus habitantes desean darle un nombre más significativo que el de *Navy Bay* que lleva actualmente, hemos aprovechado la oportuna visita del señor Victoriano de D. Paredes, en el acto de la colocación de la piedra angular del primer edificio de material que se erige en este sitio, para darle también un nombre. El señor Paredes, teniendo en consideración los grandes esfuerzos hechos por el señor Aspiwall para allanar las muchas dificultades que han embarazado á la empresa del ferrocarril, lo creyó acreedor á dar su nombre á la nueva población; cuyo nombre, habiendo sido aceptado por el señor George Law, Di-

rector principal de la Compañía, por parte de ésta, y recibido con general aplauso por los concurrentes á la ceremonia de la colocación de la piedra angular, es de esperarse que sea igualmente aceptable para este Gobierno.

Tengo el honor de incluir copia del breve discurso pronunciado por el señor Paredes en la ocasión en que me refiero.

Tengo el honor etc.

JOHN L. STEPHENS, Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Navy Bay, Febrero 27 de 1852.

Es traducción. — El intérprete público,

FERNANDO MARÍA ECHEGOYEN.

La contestación fue ésta:

República de Nueva Granada. — Gobernación de la Provincia. — Número 182. — Panamá, á 15 de Marzo de 1852.

Señor John Lloyd Stephens, Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

He tenido el honor de recibir la muy estimable nota de usted datada en Navy Bay el 27 de Febrero próximo pasado, y junto con ella copia del discurso pronunciado por el señor Victoriano de Diego Paredes al colocar la piedra angular del primer edificio sólido que se levanta en la isla de Manzanillo ó distrito de Colón.

Me he impuesto con mucho placer de que, al tener lugar el acto mencionado, se bautizó con el nombre de ASPINWALL la nueva ciudad que se está formando en la isla. Semejante nombre no dudo que sea aceptado por todos, como lo es por mí, con la mayor satisfacción; pero á pesar de esto, no puedo dispensarme de expresar á usted que la Cámara de la Provincia es la llamada por la ley á denominar las nuevas poblaciones. Por esta razón le daré cuenta en sus sesiones próximas, y espero que confirmará la denominación adoptada.

Por el correo de hoy tengo el gusto de remitir al Gobierno nacional copia de la estimable nota de usted y del discurso del señor Paredes.

Con sentimientos de la más alta consideración tengo el honor de suscribirme de usted muy atento servidor.

ANTONIO PLANAS.

En la Cámara provincial no fué bien visto el cambio de nombre; y siempre se le llamó oficialmente Colón.

Con el andar del tiempo el Gobierno de Colombia dispuso que toda correspondencia dirigida á *Aspinwall*, que viniera á la Agencia Postal, se devolviese por el correo siguiente, al lugar de su procedencia; pues debía ser dirigida á *Colón*. Este decreto lo dió el doctor Carlos Holguín en 1890 y lo implantó en el Istmo Don Gregorio Obregón, en su carácter de Agente Postal Nacional.

Dico el doctor Justo Arosemena que los empleados de la Compañía del Ferrocarril solicitaron que se concediese cierto término para ejecutar la orden y que se fijó en efecto el de dos ó tres meses, después del cual se ha uniformado el uso de llamar *Colón* á la ciudad que es término del ferrocarril de Panamá en el lado del Atlántico.

ENRIQUE J. ARCE.

## En Sueño

Sofé con ella, con la vírgen pura á quién amé feliz de adolescente, á quién muerta lloré con lloro ardiente toda una vida larga y sin ventura.

¡Y hora radiante surge de la obscura región del mundo ignoto, y sonriente unge piadosa, mi nublada frente con el ósculo fiel de su ternura!

¿Ironía, ó consuelo al pecho triste, befa ó premio á mí fé, sueño, qué fuiste? ¿Por qué así tu falacia me seduce?

Misero afán de goces que no advierte su ruina, en mí se burla de la muerte y á esta dicha irrisoria me conduce!...

ESTEBAN BORRERO ECHEVERRÍA.



SEÑORITA FRANCISCA PANAMÁ

BELLEZAS  
SALVADOREÑAS



SEÑORITA MARÍA PACAS

## Bellezas del Salvador

A la cortesía de nuestro apreciado amigo el joven intelectual don Saturnino Cortés Durán debemos la oportunidad de dar á conocer de nuestros lectores algunos tipos de aristocrática belleza femenina de que tanta abundancia hay en la hermosa tierra salvadoreña.

EL HERALDO DEL ISTMO se complace hoy en la publicación de dos de los retratos facili-

tados por el amable Cortés Durán (que sabe llevar su apellido dignamente) y en próximo número efectuará la publicación de otros que cuidadosamente conserva. El culto de la Belleza es su único culto, y por sobre todo árido análisis lo coloca, en sus manifestaciones todas: ya sea una prosa vibrante y sonora, ya un verso armonioso y brillante, una flor, una estrofa, ó ante todo, una mujer de altivo porte y continente airoso, como escapada del divino cincel de Praxiteles, Scopas ó Fidias.

## Ante el entierro de Mitre



ENTRE el hacinamiento de graníticos bloques, andamios, graderías, columnas del Congreso, no se oye un solo rumor. El movimiento colosal de un mar invisible, se aplasta en las murallas. Las familias de los constructores hablan en diversos idiomas, sentadas sobre piedras dispersas.

Las bóvedas silenciosas tienden sus curvas sobre columnas inconclusas; algún patio se muestra cubierto de escombros; reminiscencias griegas y romanas asaltan, cual si los muros anhelasen el paño melancólico de las hiedras. La impresión cruza en un segundo y se disipa: aquella inmensa construcción es una cuna, no un sepulcro. Los representantes de cien millones de argentinos, en el futuro, darán á sus ecos el poder de mandar en el mundo. Cuando el blanco hiriente de la piedra, se cubra con el noble gris del Tiempo, los acentos ex-

tranjeros que hoy suenan entre los andamios, fundidos en la lengua española, serán parte del verbo de la nueva raza. Dios la quiera inmensa pero siempre latina, con su ideal, y con su mente, con su sensibilidad y su heroísmo, con su altivez y sus fantasías, con todo sus defectos, con todas sus cualidades; Dios la quiera con su alma inquieta y noble, sin perder en este palacio su espíritu argentino tal como la quiso, y la amó y la labró, aquel por quien á estas horas se agita en la calle un invisible mar humano.

Y desde el terrado del Congreso futuro, que será verbo de la nueva raza, se domina ese mar, contenido por la línea del Ejército. Las franjas coloreadas, los petos, las bayonetas, los cascos, forman en la Avenida una muda y refulgente calle de gloria. Los frondosos árboles sonrientes al sol sugieren con su verdor de un estío, el matiz del laurel eterno. Y más arriba, la serpentina de los focos enlutados, que el aire agita, una cual nervio vibrante, á la multitud con la casa de gobierno. Un redoble de tambor se propaga, y á él se mezcla el estridor del clarín. Se dan órdenes militares. Se presentan armas. El sol parece oír y obedeciendo pone en cada bayoneta un relámpago. La marcha de Chopin rompe augusta en los cobres de las banderas. Sus graves acentos, que marcan siempre algo que avanza, con la triste solemnidad de un cadáver, incapaz de preguntar al alma lo visto en el misterio, produce esta vez la impresión de una expectativa grandiosa. Se siente que lo que arranca de allá, del fondo, entre centelleantes reflejos, viene escoltado por varios pueblos, y marcha hacia lo desconocido, como un resplandor que ilumina la propia sombra de su tumba. La cabeza de cortejo cruza por la calle de Florida. Muy inerte debe de ir el luchador, cuando no alza la cabeza y no recibe el adiós pensativo de las cosas. Muy inerte si no advina que la Pirámide de Mayo dialoga con la Catedral, echando de menos la Recoba Vieja para despedirle. Muy inerte si no oye que la hora del reloj del Cabildo, desde la torre de San Ignacio, le dice adiós, queriendo sollozar en su lenguaje misterioso. Muy inerte si no comprende, cómo se creen en el deber de custodiarle y quedan más tristes al no seguirle los monumentos, á cuya vez secular le da una alma juvenil la belleza del recuerdo.... Pues su cámara mortuoria, no ha sido solamente la biblioteca, donde le hemos velado en medio de sus libros, sino todo ese núcleo y barrio, corazón de la ciudad portecña. La calle de Flo-

rida, como una tierna madre, ha entregado el cadáver á la gran arteria de Mayo, diciéndola: "es de todos, ya no me pertenece." Y cuánto habrá mezclado de solemnidad respetuosa á su familiar cariño, cuando no se ha atrevido á llamarle ni una vez "don Bartolo"; y la expresión "Mitre" es su expresión, sintiendo que ese cadáver animado por la gloria, tiene ya el brillo imponente de una resurrección augusta.

Y el cortejo avanza. Suenan los tambores. El flechazo emocionante de los clarines, trae los estruendos de los combates, recuerda su impasibilidad estoica, y rememora su arrojo temerario. El sol zigzagueante en los aceros evoca su vista de águila de la guerra, y hace pensar en las antorchas que en torno de sus generales, encendían los antiguos, con segmentos de hayas robustas, convertidos por el amor en fuego. Avanzan carros de flores; son pirámides de violetas artificiales, son montañas de rosas frescas. Se alegran al sol y adelantan como heraldos, señalando con colores el camino de la Inmortalidad, que enaltecen con fragancias. Cruzan recordando que todos los anhelos de la poesía ardieron en esa alma romántica, que superior por su idea á las formas que creaba, se refugió en los tercetos del Dante, en los exámetros de Horacio, deseando y consiguiendo que aletease en su frente, la lírica ebriedad de las abejas latinas. Ah, sí bien están como heraldos de su féretro, los jazmines, las rosas, las violetas, que han querido perder su gracia natural destacada, irguiéndose en pirámides y en montañas, para sustituir en torno de sus cálices, á las abejas de la vida, con las que traen rocíos de los Campos Elíseos.

Y brillan las manchas de púrpura de los petos nivosos de la Escolta; y el azul oscuro y los petos acercados de la Guardia; y la Escuela Militar marcha como tablon coloreante, que sin perder su línea rígida, se mueve entre la ola, siguiendo las revueltas de su impulso. El féretro en fin aparece, custodiado por la púrpura de los obispos, el oro de los militares, y bajo el azul del cielo, entre plegarias, rumores épicos, y serenidad de silencioso canto. Porque la mente se exalta con el triunfo, mientras el corazón se enluta con la muerte; y esos corazones de la multitud, baten como los tambores funerales, mientras perciben las almas más arriba, el himno de la posteridad vibrante.

Y avanza el ataúd. Las banderas de los cuerpos argentinos, le forman una muralla; palpitan como aureolas, se estremecen con alas invisibles. Muestran las injurias del tiempo, y las quemaduras de los combates, y no pudiendo convertir sus soles en soles de fuego para volverle la vida, desean hacer con sus cielos en pabellón, una inmortal armoniosa tienda al patriarca de sus glorias.... Y de pronto en el alma de la multitud, fulgor, música, pompa, todo desaparece. Se siente el mudo estremecimiento: ha visto ella al lado del uniforme, el tradicional chambergó. La palabra está dicha, y la emoción descrita. Chambergó combatido con respeto y aclamado con delirio: fruto momentáneo de una herida, penacho perenne de una nación. Chambergó legendario, chambergó real. Chambergó que flotó en las crestas de las olas populares, para ser faro en las borrascas públicas. Chambergó enseñado á los niños entre las oraciones de las madres, como una estrofa de la canción nacional. Chambergó que sobre la frente del traductor del Dante, fué un símbolo de la Democracia, que si quiere ser digna, debe ser culta. Chambergó humilde, chambergó ilustre; tan cosa de Buenos Aires, que la ciudad quisiera arrancarlo del uniforme, y darle con él, imitando su gesto familiar, el último adiós supremo.... Mas el resplandor de la apoteosis, vuelve á borrar á hachazos el duelo del corazón. El cortejo marcha. Se le ve alejarse desde el Congreso, tribuna del verbo de la nueva raza. Se le ve ale-

jarse como desde el asiento de su posteridad verdadera. El sol se quiebra en los colores argentinos y orientales, confundidos á los italianos y alemanes de las naves, y rutila en los diversos matices de las asociaciones extranjeras. Innumerables enseñas, distintas lenguas, rumor de pueblos en marcha. ¿No será que el genial vaticinio de Sarmiento se cumple? ¿No será que van las naciones á la consumación de los siglos, á dar cuenta al Supremo Hacedor de sus palabras y de sus actos? ¿No será la Argentina la más opulenta en dones, la que tenga una deuda mayor y una responsabilidad más intensa? ¿No será á pesar de todo nuestro pabellón, el menos maculado y el más poderoso? ¿Y no dirá Mitre ante él: constituí á este pueblo en el albor de su grandeza y mi vida de trabajo fué para él un testamento de virtud? ¿Y no será en fin su mano hoy helada, la que alce esa bandera, en la luz inmortal, al solio del Altísimo?... El cortejo fúnebre se pierde á la distancia, impelido por la multitud, siempre envuelto en el oro solar, que corona al labrador inerte en la tarde de su postrer cosecha.

ANGEL DE ESTRADA, hijo.

## Los pseudónimos



ACE cerca de dos años que se inició en Francia un proceso curioso que acaba de fallarse. Un señor León de Rosny, Director de la Escuela de Estudios Superiores, demandó á dos novelistas, los hermanos Boex, porque firmaban sus obras con este nombre: J. H. Rosny. Según él, no había ninguna persona en Francia, fuera de las que componían su familia, que tuviera derecho á usar tal apellido.

Los demandados nombraron como defensor á M. Raymond Poincaré, escritor, ex-Ministro de Estado, y uno de los abogados jóvenes más distinguidos del foro francés.

El pleito se ventiló entre las bromas, las ironías y las burlas de todo el París intelectual. Los escritores se reunieron para atacar en masa al demandante.

El pleito acaba de fallarse, como hemos dicho. El juez sentenció en favor de los hermanos Boex y les reconoció el derecho de firmar sus obras con el nombre de J. H. Rosny.

M. León de Rosny fue obligado á pagar los gastos del juicio.

Si hubiera sucedido lo contrario, innumerables novelistas franceses se habrían visto precisados á cambiar la firma que ponen en sus libros. Muchos nombres célebres contemporáneos son falsos. Son simples pseudónimos que el talento de cada autor ha hecho célebres.

Si un día apareciera en París, al pie de los artículos de la prensa diaria y de las seis ó siete novelas que allí se publican todos los días, la firma verdadera de cada escritor, los lectores se verían absolutamente desorientados.

He aquí, por ejemplo, un artículo firmado por un señor Thibaut. Es un cuento. Examinemos el argumento. Durante una fiesta religiosa, se perdió en las aguas de un pueblecillo de pobres pescadores, un gran crucifijo de madera. Muchos días después, aquel Cristo vino á flotar junto á la costa como buscando su pequeña y tibia iglesia de aldea. Es recogido, y llevado solemnemente por los pescadores, de quienes es el amoroso patrono. La voz del milagro cunde por toda la región y de toda ella llegan regalos y presentes para comprar á aquel Cristo una cruz suntuosa.

Una mañana se dijo misa ante el sublime crucificado. Una lujosa cruz brillaba tras de su carne mate y atormentada.

Al otro día se le encontró desclavado. Por mucho tiempo, aquel Cristo humilde rehusó su cruz de oro y piedras preciosas. Hasta que fue de nuevo clavado sobre su vieja cruz de palo hecha por los pescadores de la aldea. Allí quedó sonriente para siempre y diciendo á todo el mundo con su mirada clara y serena:

—Yo soy el Dios de los humildes y los pobres. Yo soy el Señor de las indulgencias y las bondades. Soy el santo patrono de los desven-

turados, de los infelices, de los que tienen hambre y sed. Soy el Dios del perdón y la humildad....

Los lectores averiguarían difícilmente que el autor de ese artículo era Anatole France, tal vez el primer literato de Francia. Thibaut es el verdadero nombre de ese gran escritor.

He aquí una lujuriosa descripción del Oriente. Va firmada por Julian Viaud, de la oficialidad del Sully. ¿Quién es? Sería menos difícil de averiguar que el anterior. Es Pierre Loti.

Hé aquí ahora una linda novela de la "Revue des Deux Mondes." Va firmada por la Baronesa de Pierrebouurg. Sin embargo, el estilo, el ambiente, el medio social en que el libro se desarrolla es idéntico al de las novelas de Claudio Feval. Es que ambos son una sola persona.

Leamos un libro publicado por un novelista nuevo, un señor Touissant. ¡Qué hermosas dotes, qué talento, qué esperanzas para el porvenir! Entre tanto, René Maizeroy sonreirá al ver desconocido su verdadero nombre.

Tomemos "Le Figaro." Hé aquí unas caricaturas. Sonrefremos. Es un lápiz conocido. ¡Pero como firma? Manuel Poiré. Es el verdadero nombre de Caran d'Ache.

Leamos un lindo cuento. Va firmado por G. Moineaux. Es de M. George Courteline, que se ha visto obligado á firmar con su nombre real.

Escojamos una novela de aventuras. Es dilatada, interesante en parte. Creemos reconocer varios personajes. Lleva la firma rara de Chartier. Nadie lo conoce. Así se llama, sin embargo, el célebre Charles Merouvel.

Vamos al teatro. Una artista da su función de honor. Es célebre, mas no la conocemos. Se llama Madame Reju. Se levanta el telón y entre aplausos brilla la sonrisa de Gabrielle Réjane....

Y así sucesivamente, todo el mundo sería víctima de sorpresas extrañas.

El público se acostumbra de tal modo á los pseudónimos, que cuando murió, por ejemplo, el célebre Blowitz, todo el mundo experimentó una grande extrañeza al saber que no se llamaba así y que ese nombre era el de su aldea natal.

¿El juez que falló en la causa Rosny-Boex, falló en justicia? Esa es la opinión general. Sin embargo, el asunto se presta á discusiones.

(De La Quincena)

## Frivolidad Heróica

PARA MANUEL S. CERVIERA.

—El general ilustre, el bravo veterano que dió treinta combates y que siempre triunfó, que conquistó princesas y tuvo entre otros lujos un Yacht y un Landeau.

ha olvidado sus glorias porque está muy anciano, porque no sabe nada, porque todo pasó..... porque tiene cien años y su está muy lejano su tiempo de princesas, de Yacht y de Landeau.

—Nueve son los biznietos y todos van temprano adonde el bisabuelo que nunca les rogaba, porque no sabe nada, porque nada le extraña.... Truen allí sus juguetes y él los mira jugar.... y el viejecito río, sin envidiarlos nada, porque él tiene escondidos debajo de la almohada, su muñequita rota, su pito y su collar.

ENRIQUE DE LA ROSA.

...1906...

## Del pasado

De tristezas abrumado, de hondas penas y de olvido, nunca puedo, resignado, retornar á mi pasado

la mirada, sin nostalgias del placer desvanecido.

Y por eso, vagabundo

voy errante por el mundo;

y por eso siempre olvido

lo que atrás dejo perdido.

Mis ensueños, mis placeres, mis amores ya murieron:

sólo guardo entre mi pecho

un recuerdo no deshecho,

un recuerdo que quisiera

arrancar con mano fiera

y lanzarme por el mundo

silencioso y errabundo,

de tristezas abrumado, de hondas penas y de olvido.

ISRAEL VAZQUEZ YIPEZ.

## NOTAS

### Despedida

Para Nueva York y en viaje de recreo siguió días atrás en compañía de la familia Vallarino la apreciable señorita Carlota Preciado, hermana de nuestros buenos amigos Alfonso y Mario.

El paseo será corto, sólo de dos meses, y el regreso lo efectuará la señorita Preciado en compañía de su hermana Mercedes, que se halla en los Estados Unidos hace algún tiempo, y en unión del grupo de señoritas estudiantas panameñas que para esa época regresará á sus hogares.

Buen viaje y muy deliciosas impresiones le deseamos en su *tourné* al país de Caliban.

### Inauguración

El 16 del mes que finaliza, á las tres de la tarde, como estaba anunciado, se inauguró el Colegio Nacional de Comercio é Idiomas, en presencia de una selecta concurrencia, entre la cual se encontraban el Excelentísimo señor Presidente de la República y otros altos funcionarios públicos, un buen número de distinguidas señoras y señoritas y algunos apreciables caballeros.

Al comenzar el acto el señor Secretario de Instrucción Pública declaró solemnemente inaugurado el Colegio, en breves y elocuentes palabras que le merecieron aplausos de la concurrencia. Luego el Director del nuevo plantel señor don Ernesto Hoffmann, desarrolló en un discurso todo un vasto plan de enseñanza, demostrando de una manera clara y vigorosa las ventajas que proporciona la instrucción y exponiendo los medios filosóficos de hacer mayores esas ventajas, en virtud del mejor método de enseñanza. Algo se detuvo el profesor Hoffmann al hablar del estudio, de los idiomas y del comercio, cosa natural desde luego que va á regentar un colegio en que la instrucción versará sobre unos y otro, pero sin que por esto fuera su pensamiento, así al menos lo entendemos nosotros, decir que el estudio de los idiomas sea más provechoso y deba anteponerse al de las ciencias.

Acompañarán al señor Hoffmann en sus tareas don Carlos Comas y Miguel de quien ya nos ocupamos en esta Revista, y el distinguido ingeniero don Abel Bravo, uno de los pocos (muy pocos ciertamente) hijos de esta tierra que poseen una instrucción sólida y pueden dejar bien puesto el nombre de la patria en cualquier momento por sus relevantes dotes de inteligencia, energía y actividad.

El acto causó honda impresión satisfactoria en todos los que á él asistieron, y con justo motivo, pues dependiendo la regeneración social de nuestra tierra de la instrucción de sus hijos, todo paso en este sentido complace y da vida á esperanzas lisongeras.

### Saludo

Con procedencia de Nueva York está entre nosotros hace algunos días un valeroso y gallardo luchador—don Octavio García—que es al mismo tiempo un distinguido intelectual. Este buen amigo nuestro, redactor y propietario de *La República* de San José de Costa Rica (hoy suspendida por el Gobierno de Esquivel), permanecerá muy pocos días en su patria, disfrutando de la tranquilidad que pueda brindarle la tierra natal, de la que ha vivido alejado mucho tiempo sin que por eso su cariño hacia ella haya menguado de ninguna manera.

Nuestro saludo al muy querido Octavio, y nuestras felicitaciones á su familia por el placer que con su venida ha recibido.

### Orla Negra.

Esteban Borrero Echeverría, grande y notable literato de Cuba, en un momento de hastío, de desencanto ó de rebeldía suprema, cortó con el plomo suicida la cadena de desdichas y de afanes que acompañan toda vida.

Borrero Echeverría era uno de los talentos mejores de Cuba y siendo aun joven era dable esperar mucho de su inteligencia vigorosa y firme.

Nos unimos al duelo de los intelectuales cubanos, entre los cuales se cuentan Federico Urbach y Dulce María Borrero de Luján parientes del extinto.

En *El Figaro*, hemos visto publicados unos versos de Borrero Echeverría, los últimos que escribió, y con placer les damos cabida en este mismo número, como débil muestra del aprecio que nos mereció el valiente imitador de Lucrecio.

### Ante el entierro de Mitre.

Así se titula un hermoso artículo que hoy reproducimos, del argentino Angel de Estrada hijo, escrito con motivo de la muerte del General Bartolomé Mitre, ese gigante del sur, encarnación la más genuina del verdadero tipo republicano.

El artículo de Estrada, como todo lo que él escribe, es una hermosa pieza literaria, una página de oro digna de la gloria de Mitre y del orgullo nacional de la Argentina que es la Francia de la América.

### Buena Nueva.

Están de plácemes las letras americanas. El gran maestro, el inimitable é indiscutible Salvador Díaz Mirón, después de un silencio de muchos meses da á la publicidad un nuevo libro de poesías, *Triunfos*, que será cofre de joyas repujadas todas y labradas con el exquisito gusto de un Benvenuto Cellini.

La noticia, que nos llenó de viva alegría, la hallamos en un notable colega, *Revista Moderna de México*, que ha merecido del maestro las primicias de la publicación de una de las poesías del libro titulada *Venit Hesperus*, que en este mismo número reproducimos.

Bienvenido el libro, que ocasionará, consecuente con su nombre, nuevos triunfos al bizarro poeta de las cóleras sombrías.

### Desame

Hace poco días falleció el señor don Luciano Soto R. antiguo residente en esta capital y padre de nuestro malogrado amigo el poeta León A. Soto.

A su familia toda presentamos sincera expresión de condolencia.

### Bienvenida

Presentamos nuestro saludo de bienvenida al señor don Samuel L. Maduro, de la respetable firma comercial Maduro é hijos, quién ha regresado de Nueva York hace pocos días.

El señor Maduro ha aprovechado su estadía en la gran ciudad americana para hacer observaciones importantes en el ramo comercial, y como resultado de ellas pronto será ensanchada la órbita de negocios de la casa.

### La Quincena

Con el número correspondiente al 1º de Abril último ha entrado en su cuarto año de vida esta distinguida revista de ciencias, letras y artes que publican en San Salvador los distinguidos literatos, de fama continental, señores Vicente Acosta, Calixto Velado, Román Mayorga Rivas, Francisco Gavidia, Santiago I. Barberena y Francisco Gamboa.

*La Quincena* es una de las primeras revistas literarias centroamericanas. Publica siempre un selecto material de lectura y es la mejor fuente de información del movimiento literario de los hijos de la República Mayor.

Felicitamos á sus redactores por el tesón con que han sostenido la publicación por un lapso de tiempo ya respetable y les damos nuestra voz de aliento en la continuación de su obra de sinceridad y de progreso.

### Los Kioscos

Ya están alegrando con su hermoso aspecto los parques y lugares públicos de mayor tránsito los kioscos, que de acuerdo con el compromiso contraído con la Honorable Municipalidad del distrito capital ha colocado nuestro caballero y activo amigo don José Misteli, uno de los extranjeros más progresistas que han venido á esta tierra, amigo ardiente del trabajo, y enemigo de mezclarse en politiquerías ni cosas indebidas, á la manera de los *parevnis*.

También ha empezado Misteli la numeración de las casas y calles de la ciudad y aunque el sistema seguido por la comisión designada al efecto no lo hallamos perfecto, si creemos que se acerca lo más posible al ideal en materia de nomenclatura ciudadana.

Nuestras felicitaciones al amigo Misteli.

### Movimiento intelectual

Están en vías de publicación unas cuantas obras de literatos jóvenes residentes en esta capital. Sabemos de las siguientes: *Versos á la Marquesita* (poesías), con un admirabilísimo prólogo de Emiliano Hernández, y *El Solitario de las Rocas*, ensayo de novela psicológica, de Ricardo Miró, que tal vez saldrán de nuestras prensas. *El Poeta Isomio* (novela social) y *Crítica de Pensadores* (ensayo filosófico), de Pedro Sonderegger, joven colombiano aficionado á la metafísica; *Cantos de Invierno*, precioso florilegio poético que piensa editar en Nueva York Eduardo Carrasquilla Mallarino, y dos profundos y sugestivos libros de Leopoldo de la Rosa, que tal vez editen en Buenos Aires y en la Habana. Angel de Estrada padre, y *La Moderna Poesía*. Estas obras del buen Leopoldo se titulan: *Alma voluble* y *Cuentos y Prosas del Ingenuo*, y dan alta idea de su talento lírico y su poderoso verbo analítico.

Conocemos los originales de todos los libros mencionados y los juzgamos notabilísimas manifestaciones de generosos y cultivados talentos.