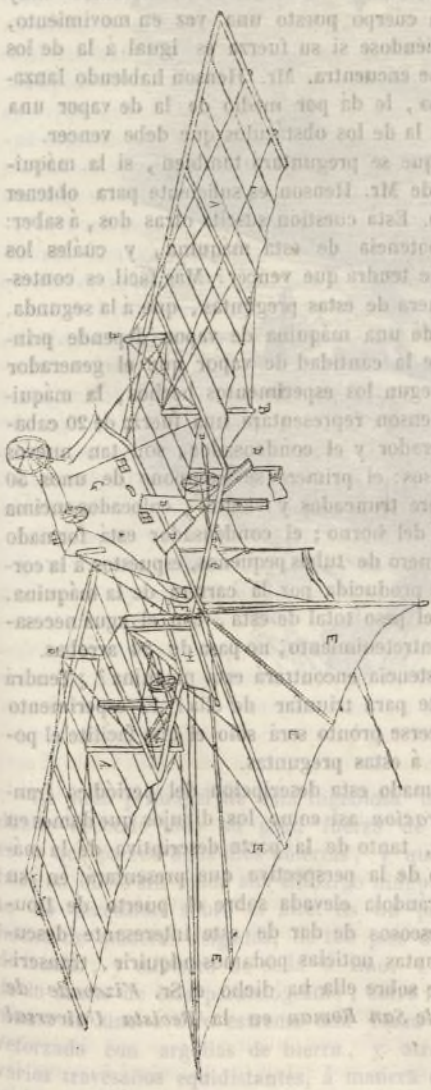


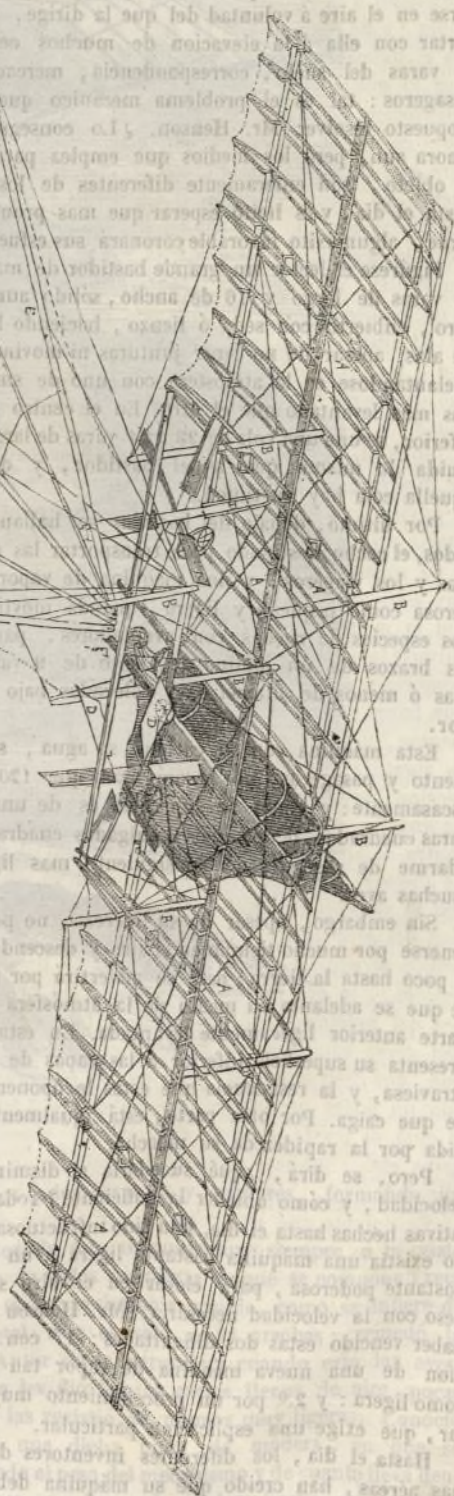
DESCUBRIMIENTOS IMPORTANTES.

Maquina de vapor aérea de Mr. Henson.



A. A. Bastidores ó alas.—B. B. Postes de donde parten las cadenas de hierro que sostienen las diversas partes del bastidor.—C. C. Pílea longitudinal que forma el límite exterior del espacio reservado para las ruedas de aventadores.—D. D. Las ruedas de aventadores movibles por la máquina de vapor.—E. E. La cola donde vuelan en F por medio de una charreola.—G. El carro, contenido en la máquina de vapor, el engranamiento y los pasajeros.—H. El timón.

ESPECIFICACION DE LAS FIGURAS.



DESCRIPCION DE LA MAQUINA.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



(Puerto de Douvres.)

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

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

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

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

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

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

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

Sublimis ad astra.
Móre Deum rapior.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Viaje por el aire que concluye en el agua.

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

«La máquina aérea se dispuso á una elevacion de 350 pies de la tierra, y sostenida en el aire por puntales movibles, y de manera que desembarazada la máquina en un momento de sus sostenes, se hallaba lanzada en el espacio. Mucho antes de que amaneciese todo estaba pronto para este viaje insólito é interesante, y poseído de una emocion indecible, me disponia á partir. A las 3 y 25.^a de la mañana me senté en el carro; á las 4 y 38.^a 59" me deshice de los estorbos que me unian á la tierra, y la máquina aérea tomó su vuelo con la rapidez del rayo. El mercurio en el barómetro subió al momento un décimo y medio, y el ángulo del plano inclinado era de 32.^o y $\frac{1}{2}$. Mis cálculos eran exactos.

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

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

á una distancia de tres millas de la tierra, y la gran elevacion á que habia llegado era la causa de que no fuese completo el vacio en el condensador; lo que ví perfectamente con el indicador del profesor Russell.

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

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

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

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

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

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

ANTIGÜEDADES ESPAÑOLAS.



El Alcaquí de Toledo.

(Recuerdo histórico.)

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

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

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

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

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

CALENDARIO HISTORICO.

MES DE DICIEMBRE.

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

- 17 Muerte de Bolivar (Simon), nacido el 30 de Julio de 1783 en Caracas. 1830
- 18 Toma de Tolon por el ejército republicano francés. 1793
- 19 Creacion de los asignados (revolucion francesa). 1789
- 20 Protocolo para la independencia de Bélgica. 1830
- 21 Fallo de la Cámara de los Pares contra los ex-ministros de Carlos X, Rey de Francia. 1830
- 22 Bill del Congreso de los Estados-Unidos en favor del general Lafayette. 1824
- 23 Sentencia del Tribunal de Casacion de París, sobre la religion ó doctrina San-Simoniana. 1831
- 24 Esplosion en París de una máquina infernal para quitar la vida al primer Cónsul Bonaparte. 1800
- 25 Muerte de Enrique III, Rey de Castilla, á la edad de 27 años. 1406
- 26 Muerte de Fouché (José), Duque de Otranto, célebre ministro de la policia francesa. Nació en 1763. 1820
- 27 Atentado de Meunier contra la vida de Luis Felipe, Rey de los franceses. 1836
- 28 Muerte del Conde de Floridablanca, en Sevilla á la edad de 81 años. 1808
- 29 Publicacion de la Bula de oro. 1356
- 30 Muerte del Papa Inocencio IX (Antonio Fachinetti), nacido en 1519. 1591
- 31 Muerte de Madama de Genlis (Estefanía Felicidad Duerest de Saint-Aubin), nacida en 1746 en Borgoña. 1830

MISCELANEA.

MAXIMAS Y PENSAMIENTOS MORALES.

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

LA BRUYERE.

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

J. DE MULEER.

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

LECKZINSKA.

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

AGATHON, poeta trágico griego.

DE MADRID.—IMPRESA DE D. F. SUAREZ, PLAZA DE CELINQUE, 3.