

EL HERALDO DEL ISTMO

—REVISTA ILUSTRADA—

Director: GUILLERMO ANDREVE.

"Bien faire et laisser dire."



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.

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 co-

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 Gonzalera*, *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 cuenta que no

Mata y Victor Razonable representaba dignamente á la juventud lírica de la tierra de Bello y de Cal año. Su libro *Vistumbres*, plético de versos robustos y armoniosos, 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 Bolón, nos ofrece un juicio acerca del poeta para muy en breve, promesa de que damos gustosos 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.

GUILLERMO ANDREVE.

Mis Colares 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 flaca en alguna tarde blanca

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 volumen antológico que informa a 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 a 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 morfímana 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

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

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 Manusillo 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

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 escualidez 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 impii 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 construida 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 habían 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 transportados 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 almacenes 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 la 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.

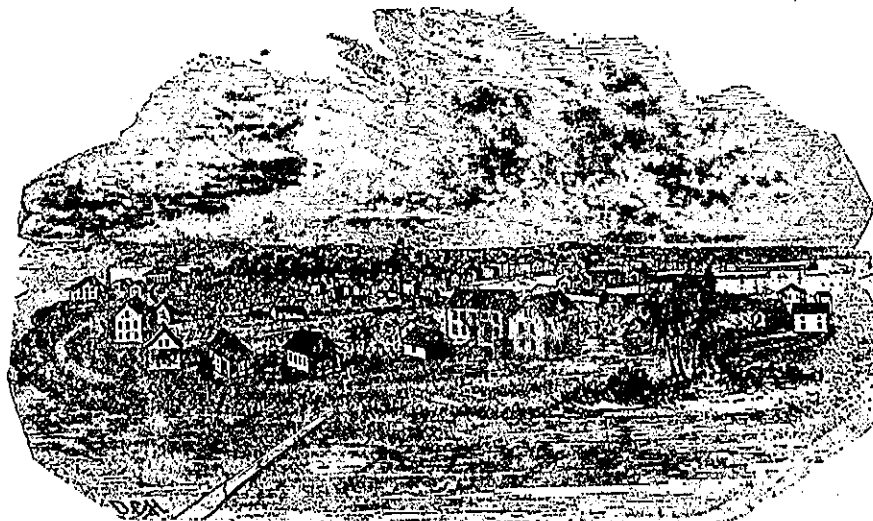
"Había en la Cámara algunos miembros notables, entre ellos el General Tomás Cipriano de Mosquera, que bajó de la Presidencia de la Nueva Granada en 1849, y pasaba en Panamá el año que la Constitución de entonces

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 se levante en esta isla y á que indique el nombre que en mi concepto deba darse á esta 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, terminó 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 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

Sofí 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?

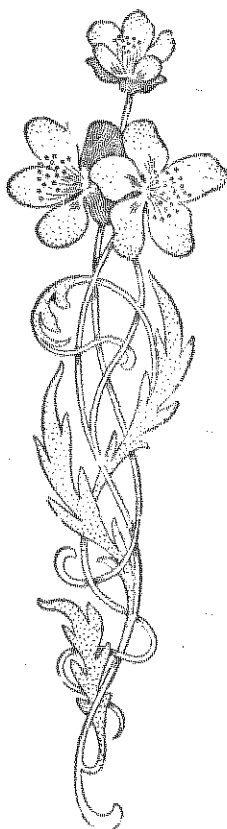
Misero afán de goces que no advierte su ruina, en mí se burla de la muerte y á esta dicha irrisoria me conduce!...

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 estatua, 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

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,

verse 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 enseñás, 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.

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 Viand, 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. Sonreiremos. 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 ya 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 regaña, porque no sabe nada, porque nada le extraña.... Tienen 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 YEPPEZ.

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 *tournee* 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.

Désame

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, quien 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.

Felicitemos 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 indebidamente de los *parvenus*.

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 Ingenio*, 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.