

del río, que forma espaciosa bahía, hállase la isla de Labuan, adquirida por el Gobierno inglés en 1846, por compra al Sultan de Brunéi, y regida por el gobernador Mr. C. Lees, asistido del *Colonial Office*; y en la misma costa de Borneo está el territorio de Sarawak, gobernado actualmente por Mr. C. J. Brooke, inglés, sobrino del difunto *rajah* sir James Brooke, á quien fué donado años há por el mismo sultan de Brunéi.

El territorio adquirido recientemente por la *British North Borneo Company*, según la Real Carta de incorporación publicada en la *Gaceta de Londres*, se extiende en direccion opuesta, al nordeste de la capital de Malay, desde las bahías de Kimanis y Gaya, los alrededores del promontorio y montaña de Kuni-Ballu, la bahía de Marudú ó Malludu, el puerto de Sandakan, y otros.

No terminaremos estas breves noticias sin añadir alguna observación importante, entre otras que nos comunica un ilustrado español que ha residido varios años en aquel país: la isla de Labuan y todas las poblaciones de la costa NO. de Borneo son el foco de la piratería que infesta aquellos mares, y es hasta ridículo indicar que España debe alegrarse de la cesion hecha por los sultanes de Borneo y de Joló á la nueva compañía inglesa, es decir, á Inglaterra, «porque así nos librará esta nación de la molestia de extirpar á los piratas.»

A grandes consideraciones, impropias de este sitio, se presta la indicación anterior, hecha por periódicos ingleses y franceses, y acaso repetida inconscientemente por algun español; pero basta recordar que los ingleses fueron arrojados de Balambangan por los piratas, y los piratas no han arrojado todavía de ningún punto á las tropas españolas.

LA AGITACION AGRARIA EN IRLANDA.

Mientras el *Lord-Maire* de Londres protege la formación de una *Contra-Liga Británica*, para defender los derechos de propiedad en Irlanda, auxiliado por las personas más influyentes de la City, el movimiento que ha izado la bandera *No rent se propaga* con rapidez extraordinaria en las comarcas irlandesas, aun en las más pacíficas, habiendo celebrado los colonos varios *meetings*, en los que se ha resuelto no pagar ninguna renta á los *landlords*, ni presentar siquiera nuevas reclamaciones al Consejo mientras permanezcan presos los jefes de la Liga, y en especial Mr. Parnell.

Ultimamente han ocurrido dos hechos bien singulares, que prueban la enérgica decision de los partidarios de la Liga: el Marqués de Drogheda ha sido *boycotizado* en su residencia de Moore Abbey (condado de Kildare), abandonándole en un mismo día todos sus dependientes y criados, y negándose los comerciantes de las poblaciones inmediatas á surtir su casa de los artículos de primera necesidad; y el Conde de Huntingdon, que había invitado á varias damas y caballeros de la aristocracia á una partida de caza en bosques de su propiedad, en el término de Konckshogowna, fué sorprendido por alborotada turba de colonos, en la encrucijada de Knockacree, que, con fieras amenazas, blandiendo palos, azuzando perros y disparando gruesas piedras, le obligaron á retroceder á su palacio señorial, así como á sus invitados, abandonando la comenzada cacería.

A este último asunto se refiere el primer grabado de la pág. 357. Los periódicos de Londres afirman, sin embargo, que la situación está dominada en Irlanda, por la *contra-liga* que han iniciado los ciudadanos sensatos para oponerse á los terroristas, constituyéndose ellos mismos en *constables*, si las circunstancias lo exigiesen.

NAUFRAGIO DEL VAPOR «PIZARRO», EN PASÁJES.

El ancho puerto de Pasajes, que tantas veces ha servido de abrigo y seguro refugio á las embarcaciones de alto porte, ha sido teatro, en el breve espacio de ocho días, de tristes siniestros, que dejarán amargo recuerdo en el ánimo de las personas que los presenciaron, y una página de dolor en los anales de la marina mercante.

A las pocas horas del naufragio del vapor *Jovellanos*, una barca francesa, remolcada por un pequeño vapor de pesca, y á la cual le faltaron las amarras antes de que pudiera valerse de las velas, fué arrojada por la corriente á las peñas de Socoa, donde se hizo pedazos: el vapor español *Maria* sufrió también averías de gran consideración, encallando, por violento golpe de mar, á corta distancia del primero; varias lanchas se fueron á pique, ahogándose algunos infelices pescadores.

Pero el día 2 del actual ocurrió otro siniestro semejante al acaecido al *Jovellanos*: el vapor *Pizarro*, hermoso buque de tres palos y 900 toneladas, perteneciente, como aquél, á la Compañía Mac-Andrew, de Sevilla, intentaba entrar en Pasajes, por no haberse creído seguro en la bahía de San Sebastian; y un golpe de mar le arrojó desgobernado sobre las peñas, y otro golpe más violento rompió en pedazos el casco de hierro del gallardo buque, acostándole sobre las rocas del fondo, donde quedó en la situación que representa nuestro segundo grabado de la página 357, según croquis del natural, que debemos á la atención del arquitecto D. L. Aladréu.

Así naufragó también el *Pizarro*, si bien la tripulación logró salvarse en los botes y á nado, á unos 200 metros de su compañero de infortunio el *Jovellanos*.

JOVIALIDAD..... Y VEJEZ.

(Cuadro del pintor alemán Hinings.)

La atmósfera de una tarde bochornosa de verano; las emanaciones aromáticas de las plantas; el arrullo del viento en las copas de los árboles, y acaso repetidas caricias al *bock* de Strasburgo ó al *kirsch* de Holanda, fueron causas bastante poderosas para que el anciano portero de señorial palacio cayera en profundo sueño.....

Pero la jovialidad estaba allí personificada en tres hermosas damas, que salen del palacio á pasear por el frondoso parque, y le sorprenden: una le cubre la cabeza con sombrero de gasas y cintas; otra le defiende de los rayos del sol, con sombrilla japonesa; la más picaresca, poniéndose el galoneado tricorno y empuñando el *báston de borlas*, se para en cómica actitud ante el dormido canchero.

Hé ahí el festivo asunto que reproducimos en el grabado de la pág. 360, copia del cuadro original de J. L. Hinings, uno de los mejores artistas de la moderna escuela de Munich.

SEPULCROS DE LOS REYES CATÓLICOS,

de D.ª Juana la Loca y D. Felipe el Hermoso, en la capilla Real.

La catedral de Granada, aquel suntuoso templo, que no lograron ver inaugurado los Reyes Católicos, ni tampoco el insigne cardenal Gonzalez de Mendoza, fué comenzada en Marzo de 1519, según el proyecto del ilustre *imaginario* burgales Diego de Siloe; celebróse en ella la primera misa el 17 de Agosto de 1566, siendo arzobispo el sabio teólogo del concilio Tridentino D. Pedro de Guerrero, y quedó terminada, bajo la sucesiva dirección de los maestros de obras Juan de Maeda, el de Sevilla, y Juan de Orca, el que construyó el palacio de Carlos V, y otros, en 1636.

Hay en el templo metropolitano, contigua á la capilla del Sagrario, y enlazada con ella por el angosto pasadizo que guarda el sepulcro del hazanoso Pulgar, el del *Ave-Maria*, otra capilla, que merece la veneración y el respeto más profundo de los buenos españoles: es la Capilla Real, el panteon de los gloriosos conquistadores de Granada, D.ª Isabel I y D. Fernando V.

Murió la Reina Católica, aquella de quien dijo Pedro Martyr que «no había habido mujer alguna en los antiguos ni en los modernos tiempos que sea digna de entrar en parangon con esta señora incomparable», á las once y media de la mañana del miércoles 26 de Noviembre de 1504, habiendo ordenado en su célebre testamento, que otorgó á 12 de Octubre del mismo año, que sus restos mortales fuesen depositados en el convento franciscano de Santa Isabel, en la Alhambra, en sepulcro humilde y sin otro monumento que una cruz y una sencilla inscripción; y murió D. Fernando V en Madrigalejo, pueblo próximo á Trujillo, á la una y media de la madrugada del 23 de Enero de 1516, siendo trasladados sus restos mortales á Granada, y depositados también en el monasterio de la Alhambra, al lado de los de su excelsa esposa.

Andando el tiempo, concluida la capilla Real de la iglesia metropolitana, fueron trasladados á ella los restos mortales de los dos preclaros monarcas, y el gran Carlos V quiso pagar á la memoria de sus abuelos insigne homenaje de veneración, haciendo construir el soberbio mausoleo que reproducimos en el grabado de la pág. 361.

Esta obra de arte, atribuida á Felipe Vignardi, *el Borgoñon*, famoso escultor en la catedral de Burgos desde 1498 á 1532, es de fino alabastro, y tiene 1.50 metros de altura; adornanla en preciosa combinación medallones, trofeos y escudos de armas, ostentando en sus ángulos el águila imperial; las estatuas yacentes de los reyes son de labor prolija y perfecta; en el trarjeton del frente aparece escrito el conocido epitafio que comienza así: *Mahometica secta prostratores.....*

En la misma capilla, al lado de este regio mausoleo, se alza también el sepulcro de los desventurados padres del Emperador, los reyes D. Felipe I *el Hermoso*, que murió en Burgos, á 25 de Setiembre de 1506, y D.ª Juana la Loca, que falleció en Torde-sillas, el 11 de Abril de 1555.

MINAS DE HULLA «LA LUZ» Y «LA LLAMA», en la cuenca de Espiel.

En la provincia de Córdoba, á la distancia de un kilómetro, aproximadamente, del pueblo de Espiel, hacia el Sud, hállanse las ricas minas de hulla denominadas *La Luz* y su ampliación *La Llama*, constituidas por 57 pertenencias de hectárea en la cuenca carbonífera del citado pueblo á Belmez.

La vasta extension de estas minas, la abundancia del mineral en un campo de labor de más de 600 metros de longitud, y las condiciones especialísimas de su explotación, permiten asegurar que sus carbones han de competir en precio, en los puertos de embarque, con los mejores carbones ingleses, cuando los trabajos lleguen á adquirir el desarrollo que exigen.

Para juzgar de la riqueza de los carbones de *La Luz* basta fijarse en el informe facultativo, que tenemos á la vista, del ilustre químico francés M. Weil: el carbon de *La Luz* es hulla seca, muy puro, peritoso, de llama larga, á propósito para locomotoras y máquinas horizontales de vapor, y su detenido análisis arroja los siguientes datos: de cada 100 partes resultan 3.50 de cenizas blancas; 62.95, de carbon fijo; 33.55, de materias volátiles, ó lo que es igual: cada 100 partes contienen 66.45 de coque compacto, de superior calidad, con una potencia calorífica de 6.988 calorías.

En la imposibilidad de describir ampliamente las diversas circunstancias de la mina, porque traspasaríamos los límites prefijados á esta seccion, daremos breve noticia de las seis vistas (tomadas de fotografía directa) que aparecen en el grabado de la pág. 364, representando varios trabajos de la mina *La Luz*.

La señalada con el núm. 1 figura un descubrimiento que ha de tener 250 metros de largo por 150 de ancho, y que se desmonta actualmente para arrancar á cielo abierto *trescientos mil metros cúbicos* de carbon, despues de haberse extraído ciento cincuenta mil metros cúbicos de tierra, aprovechando las favorables condiciones del terreno; y es de advertir que las tierras arrancadas se depositan en el terraplen de 20 metros de altura que aparece en el grabado núm. 5, y que para el trasporte de los carbones á la Estacion de Espiel, la cual dista tres kilómetros de la mina, hay un ferro-carril de vía estrecha, servido por dos locomotoras y dotado de suficiente material de wagoes. Las labores de reconocimiento, que han puesto en evidencia tan gran riqueza, se han practicado por el pozo que se indica, á la derecha del observador, en el grabado núm. 3: dicho pozo tiene una profundidad de 50 metros, de los cuales los 30 de la parte inferior miden el espesor del depósito de carbon que se trata de explotar.

Un plano inclinado con veinte por ciento de pendiente, servido por una máquina horizontal fija de veinticuatro caballos de fuerza, eleva las tierras de las zonas inferiores, en wagoes que vuelcan al terraplen, y el carbon es subido por el mismo plano, tambien por medio de wagoes de cuatro toneladas de cabida, que siguen á la Estacion, donde es cribado y clasificado el mineral, y últimamente cargado sobre los wagoes de la línea férrea, en el muelle que representá el grabado núm. 2, y los menudos, producto del cribado, son convertidos en aglomerados en la fabrica contigua, que figura en el mismo grabado.

El trabajo del desmonte está dividido en zonas de seis metros de altura, y tal división permite arrancar varias á la vez, garantizando la seguridad del obrero los hundimientos de los taludes que él mismo provoca, sin que hasta ahora, en los cien mil metros cúbicos de tierra que van arrancados, haya habido que lamentar ninguna desgracia personal. El espesor de la capa de carbon en los desmontes es de 20 metros.

El grabado núm. 6 representa otra mitad del desmonte, desde el plan de desembarque, y en la que se ve ya la zona inferior de carbon: sácanse actualmente 500 metros cúbicos diarios, con el esfuerzo de 100 hombres y el auxilio de una máquina de vapor y siete caballerías, y en los demas trabajos de la mina hay empleados 200 obreros y montadas siete máquinas de vapor, existiendo tambien dos locomotoras para la traccion del mineral ya mencionada; y el núm. 4 figura la casa-habitacion para empleados, y las oficinas.

En contra de los que creen que el obrero español es inferior al extranjero en fuerza y resistencia, sirva de ejemplo un peon de *La Luz*, que gana diez reales, y carga doce wagoes de un metro y cuarto cúbico diarios, y á veces de dos metros; no siendo esto un hecho aislado, porque cincuenta ó sesenta jornaleros de la localidad están haciendo igual trabajo hace más de un año.

Hállase al frente de esta Empresa, puramente española, y dirigiendo sus trabajos, uno de los propietarios de la mina, don Eugenio Romá y Figueras, y las obras de desmonte se ejecutan por los contratistas franceses Sres. Lemoniez y Senac.

Ha contribuido en gran parte al desarrollo de esta mina la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, contratando más de cien mil toneladas de carbon, y la fundicion de plomos de M. Duncan Schan, de Córdoba, que tambien ha consumido grandes cantidades de mineral de *La Luz*.

Esta breve mención de las minas *La Luz* y *La Llama* no carecerá de oportunidad para nuestros lectores en estos momentos

en que todo el mundo se preocupa de la próxima Exposicion de Mineralogía y Cerámica, cuyo programa extractamos en uno de nuestros últimos números.

LOS TÉTICOS HABITANTES DE LAS RUINAS.

Es una composición fantástica, pero llena de verdad, la que publicamos en el primer grabado de la pág. 365: en la ruinoso torre de señorial palacio ó de egregio monasterio, allí donde en pasados siglos flotaba el pendon del feudalismo, y acaso tambien la enseña de la rebeldía, hoy crece la enroscada hiedra y resuena el medroso silbido de los buhos y los murciélagos.

El lápiz de Hermenegildo Estévan ha copiado del natural la última página histórica de no pocos monumentos de nuestra patria, azotados por el huracan de los siglos y abandonados por la incuria de los hombres: ésa es una página de Poblet ó de Ripoll, del castillo de Coca ó de la fortaleza de Escalona.

ALBAY: PANORAMA DE LA MONTAÑA Y VOLCAN DE EL MAYON. (Véase la pág. 366.)

DON EUSEBIO LUCINI Y BIDERMAN, pintor y maquinista escenográfico.

El 29 de Noviembre último falleció en esta corte el decano de los pintores escenográficos españoles, D. Eusebio Lucini y Biderman, cuyo retrato ofrecemos en la pág. 368.

En Marzo de 1814 nació el Sr. Lucini, en Barcelona, y casi en su niñez empezó á auxiliar á su padre en la pintura escenográfica: aun no había cumplido la edad de veinte años, cuando fué contratado como pintor y maquinista para el teatro Principal de Valencia, donde todavía se conservan algunas de sus obras, con singular estimación; en 1835 pasó á Italia á perfeccionar sus estudios, y adquirió el conocimiento de la escuela clásica, basada en la exactitud de las líneas de perspectiva y en la verdad del colorido; á los dos años volvió á Barcelona, siendo desde entonces solicitado para los principales teatros: en 1840 vino á Madrid, contratado por la Empresa del teatro de la Cruz, como pintor y maquinista, y puso en escena *El Naufragio de la Medusa*, *El Terremoto de la Martinica*, y otras obras de espectáculo; en 1842 pasó al teatro del Circo, y pintó y organizó, para la compañía coreográfica que en él actuaba, *La Ondina*, *El Corsario*, *Gisela*, y otros bailes; en 1850, al inaugurarse el teatro Real, fué uno de los primeros artistas á quien se encomendó el decorado escénico, y continuó por espacio de muchos años presentando numerosas decoraciones, que aun hoy se emplean, entre otras, la sala de armas de *Los Puritani*, el templo y circo romanos de *El Poltuto*, varias de *Roberto el Diabolo*, *Faust*, y otras óperas.

Debemos recordar uno de los mayores triunfos de Lucini: en el baile de espectáculo *La Farfalla*, una de las decoraciones representaba el estudio de un pintor, con caballetes, cuadros, marcos y demas accesorios, y el público, que la había visto con agrado, pero sin entusiasmo, rompió en nutrido y unánime aplauso al observar que todos aquellos objetos, que creyó corpóreos, naturales, estaban pintados con admirable exactitud en el ancho telon que subía lentamente, y llamó al artista repetidas veces al palco escénico.

Lucini pintó despues muchas decoraciones para el teatro del Liceo (de Barcelona), el de Burgos y el de Girona, y últimamente dirigió notables obras de decorado en los coliseos de la Coruña, Santiago y Oporto, dejando en todas partes notabilísimas pruebas de su habilidad y buen gusto en la pintura escenográfica.

DON FERNANDO PINEDA Y CALIMANO, ingeniero de minas.

La implacable muerte ha herido con golpe terrible á una amantísima familia; el joven ingeniero D. Fernando Pineda y Calimano, á quien parecia ofrecer la vida espléndido horizonte de ventura, ha fallecido prematuramente en esta corte, el 22 de Noviembre último, á la edad de treinta y dos años.

Podemos resumir en breves líneas tan corta existencia, encerrándola en brillante crónica de lauros escolares y distinguidos servicios facultativos.

Nació D. Fernando Pineda y Calimano (cuyo retrato damos en la pág. 368 en Las Palmas (Gran Canaria), el 20 de Setiembre de 1849; estudió Filosofía en el Instituto provincial de aquella ciudad, obteniendo en todos los cursos la nota de *sobresaliente*; recibió en Sevilla el grado de bachiller en Artes, ganándole por unanimidad en excelentes ejercicios; ingresó en la Escuela Nacional de Minas, despues de los necesarios estudios de preparación, ganando el número primero, el cual conservó honrosamente hasta la conclusion de su carrera facultativa, y ganando tambien, por su inteligencia, laboriosidad y afable carácter, la predileccion afectuosa de sus profesores y el fraternal cariño de sus condiscípulos.

Apénas obtuvo el título de ingeniero, comenzó su difícil práctica profesional en las minas de Almaden, donde permaneció siete meses, y completó sus estudios científicos en largo y provechoso viaje por Francia, Bélgica y Alemania, examinando de cerca los principales establecimientos mineros de aquellos países, sus adelantos, su organizacion, para aplicar despues á los de España el resultado de sus observaciones; así es que, habiendo sido llamado á dirigir la explotación metalúrgica de Mieres (Oviedo), en poco tiempo supo transformar el establecimiento minero de aquel pueblo en ejemplar modelo de los de su clase, construyendo vías férreas para el servicio del interior, fundando una Sociedad cooperativa de obreros y reorganizando la administración.

Ultimamente, cuando tenia ya un nombre esclarecido en los anales de la ciencia minera, fué nombrado director gerente del ferro-carril de Langreo, y en el desempeño de este importante cargo le ha sorprendido la muerte.

EUSEBIO MARTINEZ DE VELASCO.

MIS MEMORIAS ÍNTIMAS.

(CONCLUSION.)

La muerte de aquel ilustre general y la de sus compañeros de armas, cuyas vidas pedían todos los partidos y la misma Milicia Nacional, que lo había combatido y vencido, hizo perder á Espartero las simpatías de un pueblo tan valiente para vencer como generoso para perdonar.

Yo no podía ya permanecer en España, y resolví sustraerme de las venganzas y malas pasiones, y así lo verifiqué, saliendo de Madrid el día 12 de Diciembre de 1841. Era muy difícil alcanzar