

se escapó de la jaula donde estaba aprisionado; corría por las calles de Nínive, y el rey contemplaba impasible desde la azotea de su palacio el espanto del pueblo, cuando Zoes, la más amada de sus mujeres, lanzó un grito de terror; Sardanápalo prodiga consuelos á la dama y baja en seguida á la plaza, y encarándose con la fiera y golpeándola en la cabeza con una varita de bronce, exclama:—¡Sígueme!... y el león le siguió, como si hubiese sido dócil perro.

Pero en Egipto y en la India oriental había también domadoras de tigres, y el distinguido artista inglés Mr. Stanley-Berkley ha reconstruido una escena de Alejandría, en el cuadro *Supremacy* que publicamos en el grabado de las páginas 72 y 73: arrogante domadora egipcia, membruda, enérgica, activa, domina con su mirada y su látigo á tres colosales tigres, y pone sus pies en la garganta del más fiero.

MARINA ESPAÑOLA DE GUERRA.

Los nuevos torpederos.

No habrá un español amante de la patria que deje de felicitarse vivamente por el incremento que obtiene, de pocos meses á esta parte, nuestra marina de guerra; y nosotros nos felicitamos por modo especial, ya que venimos abogando desde hace muchos años en favor de ese incremento, y aplaudiendo con toda sinceridad los esfuerzos que, por desenvolverle, han realizado algunos señores Ministros del ramo, en bien de la patria.

Nuestros lectores saben que en Julio último ha sido botado al agua el caza-torpederos *Destructor*, poderoso buque de guerra, que reproduciremos en un número próximo, según dibujo hecho expresamente para este periódico, con sujeción á los planos oficiales, por el distinguido artista D. Rafael Monleón.

Hoy podemos añadir que los torpederos *Ariete* y *Rayo*, *Halcón* y *Azor* (reproducimos el primero de ellos en la pág. 68, dibujado también por el Sr. Monleón) están á punto de terminarse en el arsenal de los Sres. Thornycroft, de Inglaterra.

Son hermosos buques del tipo Falke, último modelo, perfeccionado, y sus dimensiones y circunstancias podemos enumerarlas en pocas frases: eslora, 147 pies (ingleses); manga, 14 pies y 6 pulgadas; calado á popa, 5 pies; desplazamiento, 125 toneladas; llevan dos hélicos, y su andar se calcula en 23 millas aproximadamente.

El armamento de cada uno consiste en dos tubos lanzatorpedos, en la proa, y dos ametralladoras sobre cubierta.

BOSTON (AMÉRICA DEL NORTE).

Ferrocarril elevado, de tren cilíndrico, sistema Meigs.

Un ingeniero de Lowell (Massachusetts), Mr. Joe V. Meigs, ha inventado el medio de que los trenes de ferrocarriles elevados, que tanto se usan en las ciudades populosas de Norte-América, circulen rápidamente, con precisión y seguridad por curvas de pequeño radio con relación á su longitud.

Su sistema consiste en coches cilíndricos sobre ruedas inclinadas hacia el centro de gravedad del tren, de manera que la misma presión de aquéllos, y singularmente de la máquina y el furgón de cola, ejerce la resistencia proporcional para evitar los descarrilamientos.

En los dos grabados centrales de la pág. 68 damos una vista exterior del tren cilíndrico y la sección interior de uno de los coches de viajeros, para que nuestros lectores se formen idea exacta del invento de Mr. Meigs.

El tren consta de locomotora, sobre plataforma de 7 1/2 pies (ingleses) de anchura por 29 1/4 de longitud; tender, de 25 3/8 de largo, con depósitos adicionales de agua y carbón; coche de viajeros, de 40 pies de longitud, con dos filas de asientos laterales y una central, y furgón de cola; los cuatro carruajes, incluso la máquina, son de forma cilíndrica, de planchas de hierro, cuyo espesor varía de 3 á 9 pulgadas.

La *Elevated Railway Company*, de Boston, ha construido expresamente, con el objeto de ensayar el invento de Mr. Meigs, un camino de hierro elevado de dos millas de longitud, con tres curvas de 50 pies de radio por 165, 240 y 300 de trayecto, y los resultados han sido por todo extremo satisfactorios.

AMÉRICA DEL NORTE.

El Tonelero Mr. Graham atravesando el Niágara en un barril.

El 11 de Julio próximo pasado, un tonelero de Buffalo, llamado C. D. Graham, llevó á cabo con toda felicidad la audacísima empresa de atravesar los remolinos del Niágara (*the Whirlpool Rapids*, que así se denominan), encerrado en un barril ó cuba de construcción especial.

Tenía el barril la forma de un huevo gigantesco y truncado, cuyas duelas estaban oprimidas fuertemente por 26 gruesos flejes; su longitud ó altura era de 6 pies (ingleses), y su diámetro, en el centro, de 33 pulgadas; el interior estaba dispuesto convenientemente para amortiguar las violentas sacudidas del agua, y en ambas extremidades tenía un ventanillo practicable, aunque herméticamente cerrado y cubierto con red de fuerte alambre, para facilitar el ingreso del aire exterior en instante oportuno; estaba pintado del color rojo, y su peso total, no incluido el del tonelero, consistía en 250 libras (*pounds*), ó sean unos 100 kilogramos.

Las cercanías de las cataratas, los puentes, las orillas del río, los peñascos, los árboles, todas las alturas, en una palabra, estaban llenas de gente que anhelaba presenciar el espectáculo, y no faltó quien á última hora intentase hacer desistir de su propósito al atrevido Mr. Graham; pero éste, desoyendo consejos y advertencias, metióse en el barril, cerró las válvulas ó ventanillos interiores, empujó su extraño aparato y le dejó caer al agua mas abajo de la catarata Americana, en sitio donde la corriente no era muy rápida.

El rojo tonel se hundió profundamente, y pasó largo tiempo antes de que apareciese en la superficie; arrastrole bien pronto el torbellino de los rápidos, y flotando unas veces entre la hirviente espuma, y otras sumergiéndose de nuevo, llegó hasta cerca de un barco que á lo lejos le aguardaba; desapareció otra vez bajo las aguas, y por último, volvió á salir á flote cerca de la orilla, á pocos metros de Lewiston y á cinco millas de distancia del punto de su partida.

Cuando el tonelero Graham salió del barril, los numerosos espectadores que habían seguido las peripecias de tan extraño viaje observaron que estaba completamente ileso, á excepción de una ligera magulladura en un brazo (*a slight bruise at one arm*).

Representamos este suceso puramente norteamericano, por la excentricidad que revela, en el tercer grabado de la pág. 68.

¿Llegará á ser el tonelero Graham, con su sencillo aparato, inventor del verdadero barco submarino?

A propósito de este hecho los periódicos de Nueva York recuerdan el paso de Blondin sobre las cataratas del Niágara, por la cuerda tirante, el 19 de Agosto de 1859, y revelan el nombre del *inconnu* que no tuvo inconveniente en subirse á los hombros del famoso acróbata para hacer con él aquel peligroso viaje.

Llábase Harry Colcord, y él mismo, contestando á un saludo que le ha dirigido el periodista francés Mr. de Beauvoir, en *L'Événement*, de París, dice así:

«Me acuerdo perfectamente de que, hacia la mitad del trayecto, la cuerda se balanceaba de modo que Blondin empezó á inquietarse, porque apenas lograba mantenerse de pie, sin perder el equilibrio. No temblaba, pero tales momentos fueron terribles... El acróbata se creyó perdido, y sólo nos salvamos por un esfuerzo poderoso de su voluntad y audacia, porque salvó á escape los últimos veinte metros de la cuerda, conservando el balance.»

Harry Colcord tiene ahora cincuenta años, y ejerce un modesto empleo en un teatro de Chicago.

EXTERIOR DEL NUEVO «HOTEL DES POSTES», EN PARÍS.

En la pág. 69 damos un grabado que representa las dos fachadas principales del nuevo *Hôtel des Postes*, de París: las que corresponden á las calles de Etienne-Marcel (antigua de los Osos) y del Louvre.

Añadiremos algunos datos complementarios á los que ya hemos publicado, relativos á ese magnífico edificio.

La fachada de la calle de Etienne-Marcel es la más larga de las cuatro, pues mide 115 metros, y en ella están las puertas de ingreso á la *Cour des périodiques* y á la *Cour des facteurs*, en la cual se reúnen los omnibus que conducen á los carteros á los barrios extremos de la gran capital; la de la calle Louvre tiene 80 metros de longitud, y por su ancho y elegante peristilo entra el público al edificio; la de la calle Jean-Jacques-Rousseau mide 90 metros, y da acceso á los carruajes postales que hacen el servicio de las estaciones de ferrocarriles; la de la calle Gutenberg, construida en parte sobre el solar de la antigua Casa de Correos, tiene 80 metros de longitud y está cerrada.

En conjunto, la línea total de las cuatro fachadas, comprendiendo los ángulos y los reentrantes, es de 370 metros.

ESTATUA ECUESTRE DE VÍCTOR MANUEL II,

inaugurada en Génova el 18 de Julio.

En la tarde del 14 de Enero de 1878, á los pocos días del fallecimiento de S. M. Víctor Manuel II, rey de Italia, el Ayuntamiento de Génova (*Consiglio Comunale*) celebró sesión extraordinaria para acordar la erección de un monumento en honor y memoria de aquel Monarca, iniciando suscripción pública que encabezó con 50.000 *liras* (pesetas).

Abierto concurso entre los artistas italianos, presentáronse al Jurado veintiseis proyectos, y obtuvo el primer premio, en 1.º de Abril de 1882, el boceto de los Sres. Francisco Barzaghi y Luis Pagani; colocóse la primera piedra del pedestal en la plaza Corvetto, el 23 de Mayo de 1885, y la estatua ecuestre, modelada en Precotto, fue fundida en bronce el 5 de Diciembre del mismo año, en los talleres de los Sres. Barigozzi y Barzaghi, de Milán: el monumento, por último, ha sido inaugurado con gran solemnidad el 18 de Julio próximo pasado, en presencia de SS. MM. los reyes Humberto I y su augusta esposa Margarita de Saboya.

Dicho monumento consta de un gallardo pedestal rectangular, de granito rojo de Baveno, de 6,82 metros de altura; en su frente principal anterior ostenta la inscripción votiva, en letras de bronce verde, característica de los bronceos antiguos, la cual dice así: A—RE VITTORIO EMANUELE II—FONDATORE DELLA UNITÀ NAZIONALE—I GENOVESI; sobre el pedestal se eleva la estatua, que representa al Monarca montado en soberbio caballo y en actitud de saludar al pueblo, que le vitorea y aclama; la altura de la estatua es de 6,20 metros, y su peso excede de 103.000 kilogramos, habiendo sido elevada y colocada fácilmente esa colosal mole de bronce por medio de una máquina ingeniosísima y sencilla que inventó y construyó con tal objeto el ingeniero señor Pedro Arrigoni, de Milán; el coste total del monumento, comprendidos los gastos del concurso artístico, la cimentación, la verja ornamental y otros accesorios, no ha pasado de 200.000 pesetas.

Nuestro primer grabado de la pág. 76 reproduce fielmente la magnífica obra de los artistas Barzaghi y Pagani.

El primero de éstos, Francisco Barzaghi, que nació en 1839 y fué uno de los más sobresalientes alumnos de la Academia de Bellas Artes de Brera, es autor de bellísimas esculturas, como *La Mosca cieca*, *Silvia*, *Mosè saloato dall'acqua*, *Vanervella*, *Flora* y otras, premiadas en diversas exposiciones, y de los monumentos erigidos á Napoleón III en Bergamo, á Víctor Manuel II en Bergamo y Lodi, y al insigne poeta Manzoni en Milán.

El segundo, Luis Pagani, alumno de las Academias de Bergamo y Brera, es autor de la famosa estatua *La Peri alle soglie del Paradiso*, que fué premiada en la última Exposición Nacional de Italia.

PLANCHA DE ORO Y PLATA

regalada á D. Cenón del Alisal.

El 2 de Febrero de 1883 fué nombrado delegado de Hacienda de Barcelona el Sr. D. Cenón del Alisal y López, antiguo y probo funcionario que había ejercido anteriormente los cargos (entre otros) de interventor en Castellón, jefe económico de Zamora y delegado de Hacienda en Ciudad Real, habiendo merecido, por sus excelentes servicios, los honores de jefe de Administración en 1877.

Encargóse de la delegación de Barcelona en circunstancias difíciles, cuando existía verdadero conflicto entre la Hacienda y los contribuyentes por subsidio industrial, que oponían seria resistencia al pago; mas el nuevo delegado, uniendo la autoridad con la persuasión y la cortesía, logró vencer en pocos días aquella situación angustiosa, cobró todos los atrasos, y los mismos contribuyentes, que antes resistían con más entereza, quedaron satisfechos y agradecidos.

El Sr. del Alisal descubrió importantísimas ocultaciones de riqueza pública, corrigió innumerables abusos, persiguió á los defraudadores, prestó decidido amparo al contribuyente de buena fe, resolvió acertadamente varias huelgas con el auxilio de las autoridades civiles, y realizó otros servicios muy notables, que fueron premiados con el unánime aplauso de los barceloneses.

Cuando el Gobierno de S. M. la Reina Regente dispuso que el señor del Alisal cesase en su cargo de Barcelona, por haberle nombrado administrador de la de Zaragoza, en 7 de Enero del corriente año, los contribuyentes de la ciudad condal acordaron iniciar una suscripción para ofrecer al que fué delegado de Hacienda de Barcelona un testimonio elocuentísimo de consideración á las altas dotes de inteligencia, rectitud y cortesía que caracterizan al señor del Alisal; y ese testimonio es la preciosa plancha de oro y plata que recientemente le han presentado, con un rico álbum en cuyas páginas constan las firmas de más de seiscientas personas distinguidas y de sociedades y centros industriales y administrativos.

Reproducimos esta plancha (según fotografía de Laurent) en el segundo grabado de la pág. 76: está labrada con primor y colocada sobre una lápida de mármol negro de Venecia; el dibujo es bellísimo, adornándole medallones y atributos, y los escudos de armas de la ciudad y la provincia; mide 36 centímetros de longitud por 34 de altura; en el centro aparece, con letras de oro, la inscripción siguiente: *A D. Zenón del Alisal y López, —varón muy docto, diligentísimo é integérrimo,—modelo de funcionarios pú-*

blícos;—en testimonio de admiración á sus altas virtudes.—Enero, 1866.

Nos complacemos en dar á conocer este valioso presente, no sólo porque es una obra de arte, sino para estímulo de los funcionarios del Estado.

EL AGOSTO EN UN PUEBLO.

¿Qué mejor descripción del grabado de la pág. 77, que el mismo grabado?

Salcedo, autor del dibujo, ha detallado minuciosamente las faenas del Agosto en un pueblo de Castilla, desde la siega y el acarreo de las mieses á las eras, hasta el acto de encerrar el grano y colmar el pajar; y como atributos agrícolas propios del mes, representa las doradas espigas y las amapolas y margaritas, flores del campo, la hoz y la criba, la fanega y la pala, alzándose sobre ellos el labrador, sentado en repletos costales de trigo y empujando un bieldo en su diestra mano, satisfecho de su trabajo y recibiendo la corona de la prosperidad que le impone la diosa Ceres.

LA ESTATUA DE LAMARTINE,

inaugurada en Passy el 8 del actual.

Tres nuevos monumentos ha dedicado Francia en el mes próximo pasado á la memoria de hijos ilustres de la patria: una estatua á Lamartine, en Passy; otra estatua al general Chanzy, en Nouart (Ardenas), y un busto á Francisco Rabelais, en Meudon.

Alfonso de Lamartine, el dulce poeta de las *Meditations* y las *Harmonies*, tenía ya una estatua en Mâcon y un lindo monumento conmemorativo en la plaza de la modesta aldea de Millv, erigido por suscripción local en 1874, cinco años después de la muerte del insigne vate; monumento formado por alta columna con guirnalda de follaje, que sirve de zócalo á un busto de Lamartine, representado joven, feliz, triunfante, en la dichosa edad en que los pesares y los desencafios no le habían trazado.

..... ces tempes vidées,
Comme un lit dévasté du torrent des idées.

París vió pasar con ingrata indiferencia el féretro de Lamartine en la tarde del 3 de Marzo de 1869; á los pocos días, el célebre Emilio de Girardin constituyó un comité para erigir, por suscripción nacional, una estatua al ilustre poeta; más de quince años han pasado desde entonces, y sólo se ha podido reunir la suma de 23.000 francos.

Merece párrafo aparte la accidentada historia de esa suscripción: fué abierta en los periódicos *Le Petit Journal*, *Le Pays* y *La France*, y produjo 30.000 francos, que guardaron los Sres. Girardin, Gibiat y Genty, ó sea, como entonces se decía en París, el «comité de las tres G»; á los pocos meses faltaron de la caja 7.000 francos, y se atribuyó su desaparición á Mr. de Girardin; á la muerte de éste y de Mr. Genty, el tercer miembro del comité, Mr. Gibiat, dispuso erigir el monumento y confió la ejecución de la estatua al escultor Mr. Marquet de Vasselot; habiendo fallecido luego el referido Gibiat, formóse otro comité bajo la presidencia de Emilio Ollivier, quien se hizo cargo de los 23.000 francos que había en caja, manifestando en cambio al escultor que su concurso era inútil en lo sucesivo; Mr. Vasselot, que tenía ya empezada la estatua, demandó al comité ante los tribunales, y éstos, cuando ya era presidente de dicho comité el *maire* del 17.º distrito, Mr. Marmottan, dictaron sentencia favorable al artista, y ordenaron que el importe de su trabajo se pagase con los 23.000 francos, que habían sido depositados, por orden del mismo tribunal, en la Caja de Depósitos y Consignaciones; últimamente, el Ministro de Bellas Artes aumentó aquella suma con la exigua subvención de 1.500 francos.

La estatua, de mármol blanco, se eleva sobre un pedestal de piedra gris, que sólo tiene esta inscripción: *A. Lamartine*; el poeta aparece sentado, con la cabeza algo inclinada hacia la izquierda, frente serena, expresión noble y sonriente; está vestido con amplia levita, según la moda de 1830, y tiene las piernas cruzadas, en actitud familiar; á sus pies y bajo el sillón vigila uno de los hermosos lebreles que fueron leales compañeros del insigne vate en sus horas de gloria y en sus postreros días de amargura.

El monumento ha sido emplazado en el *square* de la plaza de Passy, al final de la avenida Víctor Hugo; no lejos de allí existe el *chalet* donde expió Lamartine, entre las angustias de la pobreza, su antigua vanidad y su loca disipación.

El, que había gastado tren de príncipe, que fletó un barco para pasearse por los mares de Oriente, que arrojó y dió dinero á manos llenas, que hizo proclamar la República en 1848 y abolió la pena de muerte por los delitos políticos; él, decimos, por la ley inflexible de la expiación, que á todos alcanza, temprano ó tarde, tuvo que vender sus caballos árabes, sus mejores lebreles, su casa natal y sus posesiones de familia de Milly y Saint-Point; y más tarde, aunque le donó medio millón de francos el gobierno de Napoleón III, acabó su vida en aquella modesta casa, acerbado de deudas, perseguido por una horda de acreedores, roído por los usureros, y no solamente pobre, sino humillado, desprestigiado y casi abandonado por sus amigos y colegas.

EUSEBIO MARTÍNEZ DE VELASCO.

LA CUESTION DE BATUM EN EL PROBLEMA ORIENTAL.

VUELVE la cuestión de Oriente á recrudecerse. Aquellos esclavones, que han resultado respecto de los helenos en la historia lo mismo que los germanos respecto de los latinos, y aquellos mongoles, llegados de los desiertos asiáticos al sepulcro de Cristo, y del sepulcro de Cristo á la herencia de Constantino y á la Santa Sofía de Justiniano, porfian hoy entre sí mismos, y con los griegos, como pudieran porfian en los siglos más tormentosos y en las crisis más agudas de la sanguinolenta Edad Media. Todavía hoy el bárbaro, que columbra en las lontananzas del Ponto Euxino las crestas olímpicas de las cordilleras griegas destacándose dentadas como coronas en el éter de cielos siempre bellos; que observa el Bósforo, esa cinta de cristales y estelas y espumas, á sus pies, como atando sus patriarcales sandalias; que se mira desde las celosías de sus serrallos, cual en claro espejo, en las costas celestes del Asia; que sabe cómo los