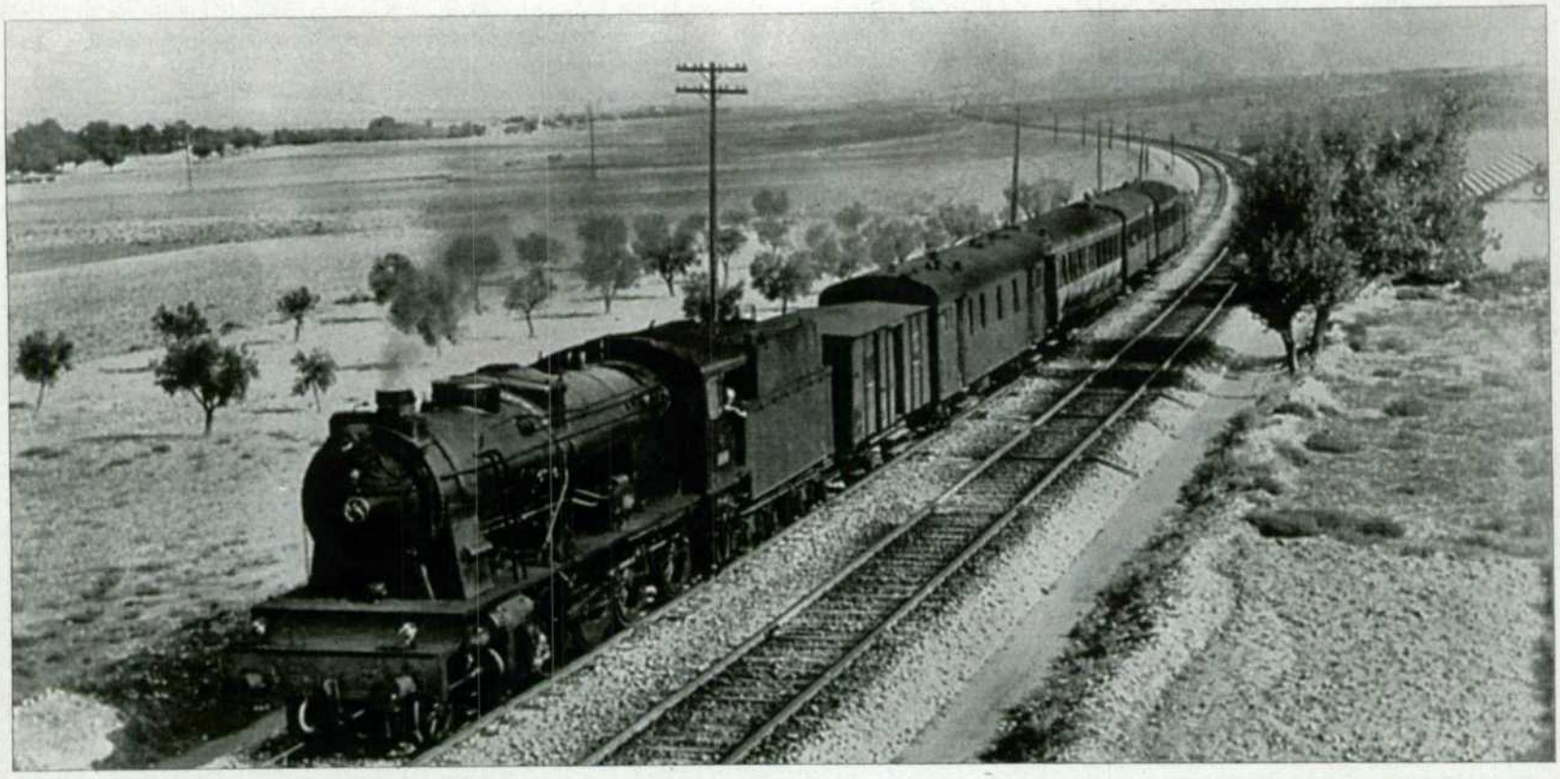


Estampa de los años 50: un ómnibus a Madrid, con locomotora ex MZA 2-4-0/2246, aproximándose a Almansa.

FUE LA PRIMERA GRAN LINEA CONSTRUIDA EN ESPAÑA

EL FERROCARRIL MADRID-ALICANTE CUMPLE ESTE AÑO UN SIGLO Y CUARTO

E. GONZALO ROGER

● *Sus inicios van estrechamente ligados al marqués de Salamanca y a la formación de la Compañía MZA.*

● *Importante arteria de la Red Básica, es la segunda línea con mayor porcentaje de doble vía en todo el país.*

EL 4 de enero de 1858 fue un día grande para Alicante con motivo de la llegada del primer tren procedente de Madrid, de donde había salido la tarde anterior, para inaugurar el Ferrocarril Almansa-Alicante, como última fase de la gran arteria de Madrid al Mediterráneo. Sin detenerse en ninguna estación intermedia, el tren recorrió los 445 kilómetros de la línea en diecisiete horas. Viajó en él don José de Salamanca, acompañado de gran número de financieros, escritores, ingenieros y otros ilustres invitados.

Gran multitud esperaba la llegada del convoy en la engalanada terminal alicantina.

Entre el bullicio general, los ilustres visitantes fueron recibidos en la estación por las primeras autoridades provinciales y locales, marchando a continuación y a pie por varias calles de la ciudad hasta el Ayuntamiento, en cuyos salones la Corporación había preparado un variado banquete para festejar la efemérides. En el recorrido, varios poetas obsequiaron a Salamanca con sus versos, siendo de destacar los de don Pedro Carratalá Sánchez y don Francisco Torderá Lledó, cuyos textos alusivos a la gran mejora, escritos en castellano y valenciano, respectivamente, publicó la prensa de entonces.

Varias bandas de música, así como disparo de cohetes, ayudaron a dar más colorido a los actos, en los que también colaboró un sol radiante, haciendo realidad el "slogan" publicitario de la capital de la Costa Blanca.

Todo lo realizado, así como su proceso anterior, lo relata minuciosamente Vicente Ramos en su libro "Historia de Alicante y su provincia", como transcripción de los que detallada y extensamente publicaron en su día los diarios alicantinos. (Ver crónica contemporánea de Pedro A. de Alarcón.)

A partir del primero de marzo siguiente se abrió a pública explotación el Ferrocarril Almansa-Alicante, y el 25 de mayo del mismo año, Isabel II y su esposo recorrieron la línea en el tren real para inaugurarla solemnemente y asistir a la bendición del material en Alicante.

En otras publicaciones se menciona como fecha de inauguración oficial el 15 de marzo de 1858.

Si importante fue la terminación de la primera gran línea férrea (española), no lo es menos que, mientras se procedía a su construcción, se fue gestando la formación ▶

de la MZA, compañía que, junto con la del Norte, fue la empresa ferroviaria más importante de España. En 1940 gestionaban entre ambas el 61 por 100 del total kilometraje de ancho normal.

Mil novecientos ochenta y tres es también importante en el sentido de que se cumple el centenario del fallecimiento, el 21-I-1883, de don José de Salamanca, gran impulsor de los ferrocarriles españoles, pero principalmente del cuyo aniversario conmemoramos.

EL MARQUES DE SALAMANCA Y LA M. Z. A.

En el lejano 20 de agosto de 1844, cuatro meses después de obtener la concesión del Ferrocarril Madrid-Aranjuez, don Pedro de Lara obtuvo la de su continuación hasta Alicante. Sin embargo, fue la nueva concesión otorgada el 6 de abril de 1845 a don José de Salamanca para el tren Madrid-Aranjuez la que pasó a ser realidad, siendo inaugurada la línea el 9 de febrero de 1851. Pero como su verdadero proyecto era llevar la vía férrea hasta el Mediterráneo, poco antes de terminar el año, concretamente el 19 de diciembre, logró que el Ministerio de Fomento aceptara su propuesta de construir por cuenta del Estado la línea Aranjuez-Almansa. Para conseguir fondos, el 13 de agosto de 1852 le vendió al propio Estado el ferrocarril de Aranjuez, recuperándolo algún tiempo después.

Entre tanto, y aprovechando sus dificultades tanto económicas como políticas, otro marqués, el de Rioflorido, obtuvo el 4 de septiembre del mismo año la concesión para el Ferrocarril Almansa-Alicante, cediéndola a la compañía que se formó al efecto. Actuó como constructor el marqués de Salamanca, quien se hizo con el tiempo dueño de la compañía al adquirir la mayoría de las acciones.

Al tener en sus manos las tres concesiones, entró en contacto con financieros franceses que buscaban inversiones ferroviarias en España. El Gobierno autorizó, con fecha 7 de julio de 1856, el traspaso de la concesión Madrid-Almansa, por unificación de las dos anteriores, a favor de los Rotshchild y el Gran Central.

Poco antes, el 11 de marzo, el Gran Central había obtenido en una concurrida subasta la concesión para el Ferrocarril Madrid-Zaragoza y contorno de Madrid.

El siguiente paso dado fue la fusión, el 27-IX-1856, de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, constituida el 22 de enero de 1856 con participación del Gran Central, don José de Salamanca y los Rothschil, que constituyeron la Compañía de los Ferrocarriles de los Pirineos a Madrid y al Mediterráneo, ya que proyectaban un enlace con Francia por los Alduides.

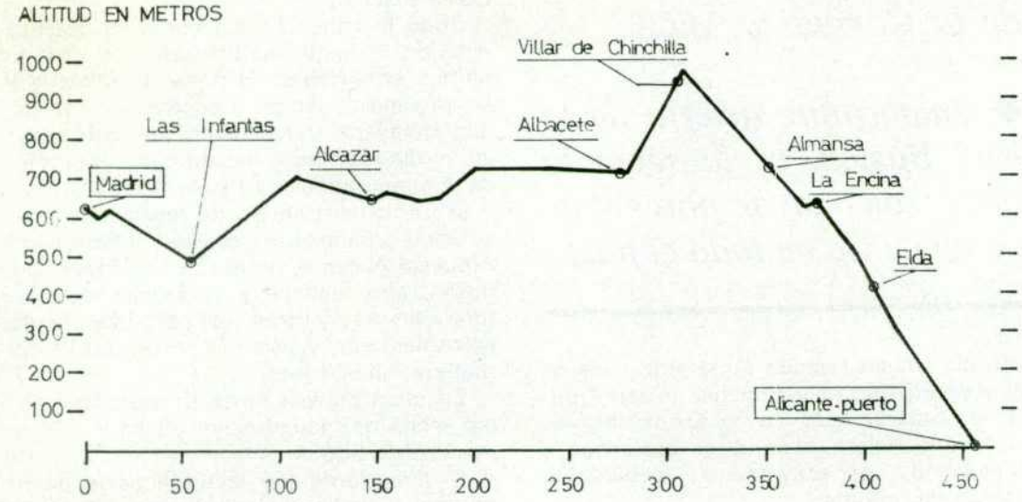
El 12 de diciembre del mismo año, don José de Salamanca traspasó el Ferrocarril Almansa-Alicante a la nueva compañía y el último día del año, ésta adoptó el título ya definitivo de MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante).

Al mismo tiempo que se desarrollaba tan movida historia fueron inaugurados los tres tramos en que quedó dividida la sección Aranjuez-Albacete. El 15 de septiembre de 1853, el tramo de 53 km. Aranjuez-Tembleque, llegando los trenes a Alcázar (kilómetro 149 desde Madrid) el 20 de junio siguiente, y a Albacete, otros 130 km., el 18 de marzo de 1855. La sección Albacete-Almansa, de 80 km., fue ingurada el 17 de noviembre de 1857, llegando finalmente a Alicante, otros 97 km., mes y medio después.

Como primera adición, la MZA adquirió el 3 de febrero de 1859 el Ferrocarril Castillejo-Toledo, que había sido inaugurado por Isabel II el 12 de junio del año anterior.

Rápido diurno procedente de Madrid con coches 9000, a punto de entrar en el túnel de Elda.

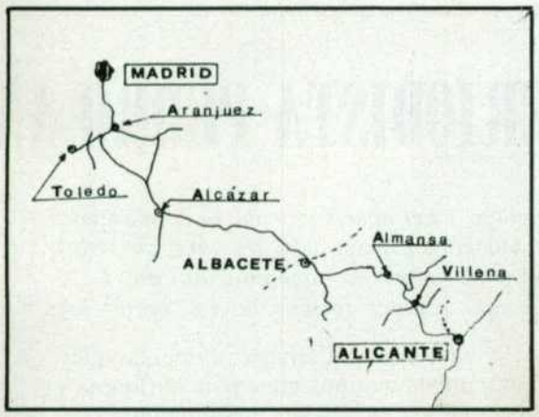
Rápido con destino a Madrid, con coches 800 (1980), por la vega de Sax (población y castillo).



Perfil Ferrocarril Madrid-Alicante.

Respecto a su trazado, es una de las líneas con mejor perfil de la Red, apta para elevadas velocidades, particularidad no muy corriente en nuestros ferrocarriles, debido principalmente a la dura orografía española. No obstante, su trazado hay que dividirlo en dos secciones, siendo la divisoria la ciudad de Albacete, sita en el kilómetro 278. Hasta allí, el trazado es suave, en su mayor parte por la llanura manchega, siendo las variaciones mayores las correspondientes al paso de las divisorias hidrográficas, principalmente las del Tajo y sus afluentes entre Madrid y Lillo (kilómetro 113).

A partir de Albacete, la línea asciende con rampa algo fuerte hasta el km. 321,3 (cota máxima 930,3 m.), salvando un desnivel de 250,5 m. en 42,6 km. Desde ese punto, el descenso es continuado hasta



Alicante, con los mayores declives de la línea, descendiendo 930 m. en 133 km. En los accesos a La Encina (15 por 1000) y en los tramos Elda-Monóvar (15,8 por 1000) la máxima del ferrocarril, y 14,9 por 1000) y Agost-San Vicente del Raspeig (14 por 1000) están las mayores pendientes, algo temidas en la época del vapor, cuando eran recorridas en sentido contrario.

Poca abundancia de obras públicas, siendo de destacar algunos puentes y un solo túnel de 485 m. en el km. 412,4, poco antes de llegar a Elda.

Salvo el verde oasis de Aranjuez, el paisaje es algo monótono, llanos secanos unas veces, ligeramente montuosos otras, hasta La Encina. No obstante, en primavera, la Mancha, con sus extensos trigales, verdes primero, rubios después, salpicados de rojas amapolas y con blancas poblaciones muy distantes entre sí, tienen una sencilla y sosegada belleza que bien supieron captar algunos escritores, siendo de destacar el alicantino José Martínez Ruiz "Azorín".

Aranjuez, Alcázar de San Juan, Campo de Criptana —con sus famosos molinos de viento—, Socuéllamos, Villarrobledo, La Roda, Albacete capital, Chinchilla y Almansa son poblaciones principales de la ruta.

Desde La Encina, el tren desciende hasta el mar entre sierras, por el valle del Vinalopó hasta Novelda (km. 424), donde ambos se despiden, marchando el río hacia Elche y Santa Pola y el tren por Monforte del Cid, Agost y San Vicente del Raspeig, hasta su término en Alicante.

Las vegas de Villena, Sax y los restos de las de Elda y Petrel, casi desaparecidas por la expansión urbana e industrial de ambas, así como los frondosos y altos viñedos entre Novelda y Agost, contrastan vivamente con las casi peladas laderas de los montes.

La variación paisajística del tramo Almansa-Alicante queda realzada por la variedad de estilos y magnífico estado de algunos castillos, los más en encumbrados altozanos. Verdaderamente, una ruta muy interesante para los aficionados a este tipo de construcciones.

Zona bastante poblada, aunque en grandes núcleos, fundamenta su economía principalmente en las industrias del calzado, condimentos y mármoles, con la adición del vino, Monóvar principalmente, y selectas uvas de mesa.

Automotor 592 procedente de Cartagena y Alicante, con destino Valencia, en la estación de Monforte (diciembre 1982).

Talgo "Mare Nostrum" avanzando por la vega a la entrada de Villena, una mañana del otoño pasado.

PARTE MUY IMPORTANTE DE LA RED BASICA

El tramo Madrid-La Encina, modernizado, electrificado todo él con vía doble actualmente, y su prolongación hasta Valencia por la vía del antiguo AVT, es parte muy importante de la red principal. Canaliza las comunicaciones del Centro con el Mediterráneo y enlaza Andalucía con Cataluña a través de las regiones Castilla-la Mancha y valenciana. De ella parten bifurcaciones hacia Cuenca, Toledo, Andalucía, Cartagena y Alicante, existiendo, aunque fuera de servicio, en Villacañas hacia Quintanar de la Orden, y anteriormente también a Santa Cruz de la Zarza.

La sección La Encina-Alicante, actualmente en fase de modernización, forma parte de la gran arteria que comunica entre sí el Mediterráneo español, con áreas densamente pobladas y gran potencial agrícola e industrial.

Es de esperar sea electrificada en breve, así como su continuación hasta Elche y Murcia, por lo menos, ya que facilitaría grandemente las comunicaciones y estaría en el camino de conseguir fuera realidad un proyecto de los años veinte de establecer autopista y vía doble electrificada entre Murcia y la frontera francesa.

En Villena tenía enlace hasta 1969, en que fue clausurado, con el ferrocarril de vía estrecha de la VAY (Villena-Alcoy-Yecla), y lo hubiera tenido en Albacete con el Ferrocarril Utiel-Baeza y en Agost (km. 439) con el Alcoy-Alicante, si se hubieran terminado las obras.

En cuanto al tráfico, la intensidad de circulaciones es elevada, aunque varía según tramos en orden decreciente a partir de Madrid conforme se va llegando a las bifurcaciones hacia Cuenca, Toledo y Andalucía, siendo el movimiento de más de ciento diez circulaciones de trenes de viajeros entre Madrid y Aranjuez, con la adición de un número considerable de mercancías.

Irradiando desde Alicante, ya que todos los trenes de viajeros utilizan, salvo casos de emergencia, la denominada estación de ▶

Madrid, hay servicios directos con Madrid, Zaragoza-Bilbao-Irún, Valencia-Barcelona-Cerbere, Granada, Murcia y Cartagena. Veinticuatro trenes de viajeros y unos diez de mercancías utilizan diariamente la línea de La Encina. En 1981 viajaron por ella un millón cien mil pasajeros, siendo después de la capital, Villena, con 133.300 la que registró mayor movimiento. No es el mayor núcleo de población, pero sí una de las que mejor ubicada le queda la estación, circunstancia que en este tramo no debieron tener en cuenta cuando lo construyeron. Con el enorme crecimiento urbano de los años sesenta ha quedado más cercana su estación para Elda y a Sax, mientras que otras sólo sirven prácticamente como aparcamientos de disuasión, que también puede tener su importancia para dejar los automóviles y utilizar los trenes para distancias medias y largas.

Las modernas unidades Diesel han sustituido en su trabajo a los ferrocarriles en las diez circulaciones de cercanías. La relación Madrid-Alicante es atendida diariamente y en ambos sentidos por un Talgo y dos rápidos, el diurno con modernos coches 9000.

Juguetes, calzado, mármol, tomates, sílice, automóviles, tabaco, plásticos y algunas maquinarias son las mercancías normalmente enviadas o recepcionadas en la zona, siendo, no obstante, el tráfico mayor el de mercancías en tránsito, destacando sobre manera las frutas y verduras de la vega del Segura, seguidas de la escoria de mineral de plomo y el amoníaco anhidro.

TRENES "BOTIJO" Y PRIMER EXPRESO

El nuevo tren facilitó y fomentó grandemente la afluencia de veraneantes hacia las playas alicantinas, estableciéndose a finales del siglo XIX los trenes "botijo", a iniciativa de don Ramiro Mestre Martínez. Alicante era una pequeña ciudad con poco más de cuarenta mil habitantes. Incluso actualmente y pese al desarrollo desorbitado del transporte por carretera, tanto individual como colectivo, el tren desempeña un papel muy importante en este aspecto.

Con el nuevo siglo, la MZA estableció el expreso Madrid-Alicante. El primero salió de la capital de España el día 2 de enero de 1902. Lo componían tres coches de primera clase, cuatro de segunda, un coche-cama y otro de restaurante. Viajaron en él veinte personas tres en cama, siete en primera y diez en segunda.

Por último, dediquemos unas breves líneas de recuerdo a los variados tipos de locomotoras de vapor —1100, 1400, 1500, 1700, 2000, entre otras— que rindieron su tributo al transporte, pero que fueron desplazadas por las Diesel y eléctricas. Utilizaron los depósitos de Madrid-Atocha, Alcázar, Albacete y Alicante y las reservas de Aranjuez, Chinchilla y Almansa.

■ **E. G. (Fotos: LOPEZ GIMENEZ, M. J. F. y GONZALO. Gráficos: GALLARDO.)**

ASI LO VIO EL PERIODISTA PEDRO AN

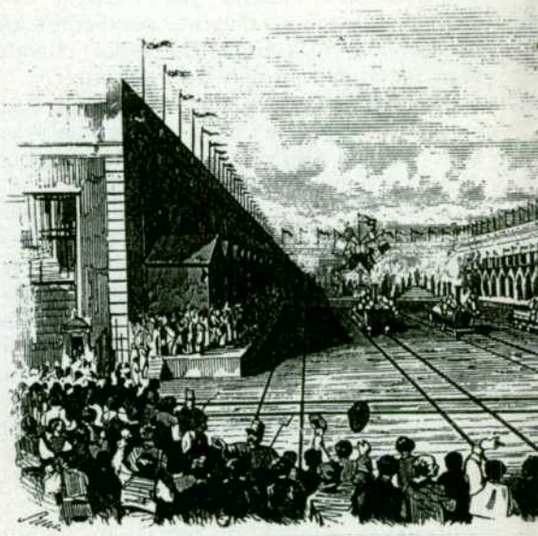
Con el candor de lo recién vivido, el andariego y fiel observador de su época Pedro Antonio de Alarcón publicó en la revista "El Museo Universal" (15 de junio de 1858) unas deliciosas y líricas impresiones personales sobre la inauguración del F. C. Madrid-Alicante. El periodista estaba allí; he aquí algunos retazos de su "reportaje":

IV.

Alicante, 25 de mayo de 1858.

Vengo de la inauguración del ferrocarril del Mediterráneo.

Era una hermosísima tarde. En la estación de Alicante habíanse levantado un altar y un trono. El oro y el terciopelo lucían por todas partes: mas de mil banderas y escudos de armas adornaban el recinto: las flores y las músicas poblaban el aire de perfumes y armonías. Las espaciosas tribunas, lujosamente dispuestas, encerraban una brillante concurrencia, compuesta de elegantes y bellísimas damas; de todos los hombres notables de la provincia, de los convidados de la corte: obispos, generales, ministros, periodistas, diputados. La oficialidad del ejército y de la marina lucia vistosos uniformes. A lo lejos sonaban las campanas y los gritos de júbilo de una inmensa muchedumbre; tronaba el cañón en el mar y tierra, y el sol caia al Occidente con su eterna magestad. Los sacerdotes se hallaban ya a los piés del Crucificado: la familia real bajo el dosel... El pueblo, amontonado en torno por una parte, y por la otra el mar poblado de bajeles, encerraban la escena en un círculo de vida y movimiento. El improvisado templo, abierto por el Norte, permitia á la vista y á la imaginación campear por horizontes infinitos... Allá adivinaban en toda su extensión las áridas Castillas, encerradas en un cinturón de montañas, y mas lejos, por todos lados, la ancha y espléndida orla de flores que rodea el manto de la imperial España,—Murcia, Andalucía, Extremadura, Galicia, Vizcaya, Navarra, Aragón, Cataluña, Valencia, comarcas bendecidas por el Criador. Allá estaban todos aquellos pueblos hermanos en la gloria, estraños, sin embargo en el dolor ó la fortuna: allá estaba Madrid, que como los remolinos de mar, ha tragado por largos siglos la vida y la riqueza de los pueblos sin devolverles nada: allá estaban las latitudes olvidadas por la industria y por el comercio, los muertos gérmenes de riqueza, el trigo amontonado, la mina sin esplotacion, la inteligencia asfixiada bajo la cúpula del templo nativo, las obras del arte arruinándose en el olvido sin alcanzar una mirada del viajero... Y del otro lado estaba el mar, abriendo sus ondas á nuestra reciente marina; el mar, amplio camino para todas partes: el mar, la patria mancomun, palenque dispuesto al capital y á la inteligencia, brindando al más osado con las conquistas del comercio, presagio de todas las civilizaciones: allá la nueva Tiro; aquí la moderna Cartago; por donde quiera mundos que nos aguardan, el Oriente y la América, el Africa y los antípodas, llenos todos los padrones de nuestros antiguos navegantes... —¡Qué cuadro para la imaginación! ¡Qué espacios para el de-



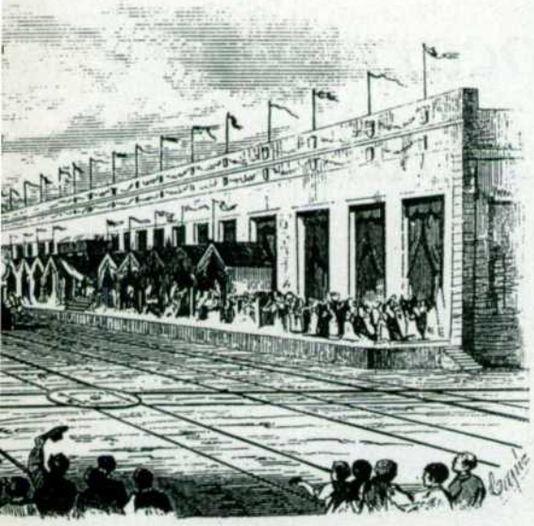
La inauguración, según grabado en "El Museo Universal"

seo! ¡Qué ocasiones para la gloria, para la prosperidad de nuestra abatida patria! —¡Y qué momento aquel de esperanza y de consuelo! ¡Qué hora aquella en nuestra triste historia contemporánea! —El genio español, encerrado bajo la montaña del Escorial, rompía la cárcel de su misantrópico ascetismo, y convertido en mariposa, volaba de nuevo hácia los mares. La nacion viuda arrojaba otra vez su anillo en las olas, desposándose con la fortuna, diosa titular de la navegacion. —¡Cómo se dilataba el alma al contemplar en el aire los hilos eléctricos que, como nervios de acero, conductores del pensamiento y de la voluntad, recorren ya todas las estremidades de la península, mientras que el viento confundia en una sola nube las columnas de humo que exhalaban nuestros barcos de vapor en el puerto, nuestras locomotoras en las ferradas vías!

Todo esto veia yo en aquella ceremonia. Todo esto hubiérais visto, amigos mios, en el momento de la bendición de las locomotoras. Temblariais de entusiasmo como yo al contemplar aquellas tres poderosas máquinas, adornadas de cin-

TONIO DE ALARCON

tas, flores y banderolas, que se adelantaban lenta y uniformemente, cada cual por su via, hácia el ara santa. Parecian tres nobles bueyes, adornados para un sacrificio del antiguo mundo pagano. ¡Tan magestuosa y mansamente avanzaban por el templo, ellas que abren también en la tierra surcos de fecundidad, que son tambien la fuerza y el trabajo, y que allí ahogaban su poderoso mugido y refrenaban su irresistible carrera á la voz del sacerdote revestido!...



(junio 1858).

V.

Ya sabeis que uno de los festejos ideados por los alicantinos consistió en que cien labradoras, escogidas entre las mas bellas de la provincia, presentaran a la reina todos los frutos del país. Yo tuve la fortuna de pasar revista á aquel escuadrón de serafines antes de la ceremonia, y en verdad os digo que de cuantas esposiciones he presenciado ninguna ha cautivado tanto mi corazon ni despertado mi entusiasmo como aquella galería de ideales hermosuras que vestidas con el pintoresco traje de su respectivo pueblo y llevando en un brazo un canastillo de frutos y de flores y en el otro una palma, símbolo de virginidad, hacian alarde de la riqueza del privilegiado suelo que las vió nacer.

Eranse, como digo, cien doncellas, las mismas del feudo de Abderraman, con la diferencia de que estas mas parecían moras que cristianas, y ademas diez zagales, mozos todos de quince á veinte **técnicamente adornados,** permítaseme el adverbio, bellas las unas y arrogantes los otros como las flores y las plantas sin cultivo que engalanan los campos olvidados. Llevaban ellas canastillos de mimbres de Alcoy entretejidos con hilos de plata y oro, llenos de dátiles de Elche, de nísperos de Concentaia, de almendras de Gijona, de naranjas con cáscaras de limón de la villa de Molins, de higos chumbos de Castalla, de palmitos de Alcoy, de alcachofas y albaricoques, apiñadas cerezas y perfumadas limas, con mas todos los frutos de una vejetacion precoz, rojos tomates y calabazas de funesta recordacion, vino de Biar, de Fondillon y de Monóvar, limones de Benidorm con un casco dulce y otro agrio como las cosas del mundo, epigramáticos pimientos, fresas, melones, sandías y todo lo criado. Llevaban ellos los productos de la industria provincial, seda de este año en rama, el famoso papel de Alcoy, tejidos de algodon, paños esquisitos, esteras especialísimas de esparto, y los renombrados turrones y confites de aquella tierra. Había ademas una vistosa variedad de flores; azucenas y claveles, lilas y malva-rosas, rosas y lirios, jazmines y mahonesas, aromos y pasionarias... Era una esposicion de todo lo bello que produce la naturaleza en la primavera eterna de aquel país; era un lujoso ramillete que Ceres y Flora entretejieron para ponerlo en manos de las hijas del amor.

¡Y aquí vuelvo a las labradoras, y no sé cómo me he apartado de ellas!—Aquí me cumple consignar que despues de leer el Paraiso de Milton y ver los cuadros de Murillo, yo me habia imaginado ángeles rubios, pero nunca ángeles morenos.—Angeles morenos son las hijas de esta comarca, apartada de la Morería por una irrupción del Océano y por las conquistas de nuestros padres.—¡La belleza alicantina!— Imaginaos las Zoraidas y zalemas de las **Mil y una noches,** las heroinas de Byron, las odaliscas de Abdul-Megid, las huríes del paraiso de Mahoma, con sus grandes ojos de un negro aterciopelado, sus largas pestañas, su interesante palidez, correcta nariz, cuajados y brillantes dientes, lacias cabelleras de ébano, flácidas cinturas que pueden abarcarse con las manos, y lujoso compartimiento de hombros, seno y garganta. Pues imaginaos ahora cien combinaciones de esta hermosura, cien manifestaciones diversas de este mismo tipo, cien variaciones sobre este tema... Pensad por un momento lo que seria aquella diputacion de serafines donde estaban las morenas de ojos azules de Tárbena, las descoloridas beldades de Orihuela, las mas brillantes y fogosas de Gijona, Belleu y Alcoy, las de formas robustas que bajaban de las montañas, y las melancólicas y espirituales que llegaban de la llanura; la rubia hija de las arenas del mar, pero rubia como el fuego rubia como el oro, rubia como las espigas, la rubia en fin, tostada por el sol, y las de Nucia y Benidorm, término medio entre la pescadora y la labriega... figuráoslas con sus lujosas sayas y graciosos delantales, prendidas con peinetas de metal y enormes agujas de piedras de colores, estas con mantellinas, aquellas con una especie de turbante, todas con primorosos jubones entreabiertos á la oriental... todas con zarcillos, tumbagas y collares que relucen al par de los dientes, de los labios y de los ojos, y de las susodichas agujas y peinetas, deslumbrando al que las mira, estraviando la imaginacion, dando al traste con la paciencia...—Lo repito, nada he visto tan bello ni tan fascinador como aquel contraste de todos los géneros de hermosura árabe que subsisten entre nosotros: es torpe la pluma y pobre el idioma para espresar lo que el pincel no retrataria asi como quiera; tanta gracia, tanta perfeccion, tanta pureza, tanta variedad y tanta seduccion en todas ellas.—Juro á Dios que mas de una vez me propuse decidir cuál me agradaba mas de las cien susodichas, y quedéme por último vacilando entre ocho que ni Rafael las imagina mas rematadamente guapas.—He dicho.

VI.

Pero á este paso no voy á concluir nunca mi artículo.—Necesito relatar, no puedo describir.—Me dejo en el tintero el cuadro de los fuegos artificiales que se quemaron en el mar la noche del 27.—Aquellos reflejos de las luces de colores en las aguas, aquellos arco-iris, aquellas latitudes del Mediterráneo alumbradas de fuegos de bengala, y la escuadra á lo lejos, y los otros fuegos en la orilla, y la iluminacion de la ciudad, y las campanas, y las músicas, y la gritería de cien mil almas, que asi victoreaban á los cohetes, como si los cohetes tuvieran corazon. Tampoco puedo hablar de un desafío ó regata que presencié entre dos botes pertenecientes el uno á un buque de guerra español, el otro á a la fragata francesa, sobre cual corría mas.—Viérais los veinte y cuatro remos que caen en el agua, á compás, haciendo huir al batel como una flecha; oyérais los **hurras** de la multitud agrupada en el muelle y de los barcos surtos en el puerto; gozárais como yo, en fin, al mirar triunfadores á los marineros de España, que dejaron atrás á los franceses en medio de los silbidos de los espectadores.—Tambien he de omitir cómo se celebraron en el mar los dias de la reina Victoria, cómo nuestra hermosísima fragata **Petronila,** capitana del puerto, daba diariamente la órden de izar y arriar pabellones por mañana y tarde, obedeciéndola cuantos buques de tras naciones habia en el puerto, lo que me hacia palpitar de orgullo, ¡como si aquello fuese mas que una etiqueta de ordenanza!—¡Ah!... Fue un tiempo en que este simulacro era una realidad; en que el pabellon español ondeaba triunfante... **et cetera,** como dice Espronceda en su famoso amanecer.—¿A qué darnos el mal rato de pensar en lo que no tiene remedio?—Dice Dante.

...Nessun magior dolore
che riccordarsi dall tempo felice
nella misseria... ■