
AMSTERDAM.

A dos viajeros, uno poeta y otro ingeniero, que fuesen juntos por primera vez de Haarlem á Amsterdam, les sucedería un caso que no creo que acaezca con frecuencia: el ingeniero se haría un poco poeta, y el poeta desearía encontrarse dentro de la piel del ingeniero. Tal es este extraño país, en el que el escritor, para herir la imaginación y despertar el entusiasmo, no tiene que hacer más que contar kilómetros, metros cúbicos de agua y años de trabajo; por lo que un poema sobre Holanda sería un amontonamiento de cifras, y la relación completa de un ingeniero no tendría necesidad más que del verso y de la rima para ser un magnífico poema.

Apenas sale de Haarlem, pasa el tren por un hermosísimo puente de hierro de seis arcos, que cabalga sobre el Spaarne, cuyo puente, inmediatamente después del paso del tren, se abre como por encanto y dá libre curso á las embarcaciones.

Dos hombres solos, moviendo una máquina á una señal del vigilante, separan, en dos minutos, dos arcos del puente y los reunen en el mismo tiempo, al aproximarse otro tren. Poco después de pasar el puente, se ven brillar en el horizonte las aguas del Y.

Aquí se experimenta con más viveza cierto sentimiento de inquietud que ataca con frecuencia á los que viajan por Holanda por vez primera. La vía férrea se extiende por una lengua de tierra que separa el fondo del antiguo mar de Haarlem de las aguas del Y; prolongación, llamada Y por su forma, del golfo de Zuiderzée, que se interna en las tierras entre Amsterdam y la Holanda septentrional, hasta las dunas del mar del Norte. Para construir este camino de hierro, que se abrió en 1739, antes de la desecación del lago de Haarlem, hubo que poner faginas sobre faginas, empalizadas sobre empalizadas, piedras sobre piedras, arena sobre arena; formar una especie de istmo artificial á través de los pantanos; fabricar, en una palabra, el terreno por donde había de pasar el ferro-carril; y fué un trabajo lleno de dificultades y dispendiosísimo, que aún requiere hoy gastos y cuidados continuos. Esta lengua de tierra se vá adelgazando hasta Halfweg, que es la única estación entre Haarlem y Amsterdam. Allí las aguas del Y y el fondo del lago desecado, están separadas por colosales presas, á las que está

confiada la existencia de una buena porcion de la Holanda meridional. Si estas presas se rompieran, la ciudad de Amsterdam, centenares de pueblos, todo el antiguo lago, una extension de tierra de cincuenta kilómetros, todo seria invadido y devastado por las aguas. La desecacion del lago de Haarlem ha apartado este peligro, pero no lo ha hecho imposible; por eso se ha establecido en Halfweg una direccion especial, llamada de la administracion de las aguas, que custodia estas Termópilas de Holanda, con la vista sobre el enemigo y las armas en la mano.

Pasada la estacion de Halfweg, se ve á la izquierda, al otro lado del golfo del Y, un movimiento confuso, como de millares de palos de buques, sacudidos por la tempestad, que se mojan y se remojan en el mar, y son las aspas de centenares de molinos de viento, medio ocultos por los diques, que se extienden á lo largo de la playa de la Holanda, en los alrededores de la ciudad de Zaandam, frente á Amsterdam. Poco despues aparece Amsterdam. Al primer aspecto de esta ciudad, aun despues de haber visto todas las demás de Holanda, no se puede contener un movimiento de admiracion. Se ve un bosque de molinos de viento en forma de torreones, de faros, de campanarios, de pirámides, de conos truncados, de casas aéreas, que agitan por todas partes sus enormes aspas cruzadas, y forman por encima de

los tejados y de las cúpulas una rotacion inmensa, como si fuera una nube de pájaros monstruosos batiendo sus alas sobre la ciudad. En medio de estos molinos, se elevan innumerables chimeneas de fábricas, mástiles de buques, campanarios de arquitectura fantástica, cimas de edificios extravagantes, pináculos, puntas, formas desconocidas; más lejos se ven más aspas de molino espesas é intrincadas, que parecen una vastísima red suspendida en el aire; toda la ciudad es negra; el cielo bajo é inquieto, y es un espectáculo grandioso, confuso y extraño, visto el cual, se entra en Amsterdam con vivísima curiosidad.

El primer efecto que produce esta ciudad, apenas se han recorrido algunas calles, es difícil de manifestar. Parece una ciudad inmensa y desordenada; Venecia ajigantada y afeada; una ciudad holandesa sí, pero vista á través de una lente que la hace parecer tres veces mayor, la capital de una Holanda imaginaria de cincuenta millones de habitantes; una metrópoli antigua, fundada por un pueblo de gigantes en el delta de un rio descomunal, para servir de puerto á una escuadra de diez mil navíos; una ciudad magestuosa, severa, casi lúgubre, que produce un sentimiento de estupor que obliga á meditar.

La ciudad, situada en la orilla del Y, está fundada sobre noventa islas, casi todas de figura rectangular, que se comunican por medio de tres-

cientos cincuenta puentes. Su figura es un perfecto semicírculo, surcado por canales concéntricos, con relacion al que rodea la ciudad, y atravesados por otros convergentes al centro, como los hilos de una tela de araña. Una ancha corriente de agua, llamada Amstel (que con la palabra *dam*, dique, forma el nombre de Amsterdam), divide la ciudad en dos partes casi iguales, y vá á desembocar en el Y. Casi todas las casas están edificadas sobre estacas, por lo que suele decirse que la ciudad de Amsterdam, vuelta del revés, presentaría el aspecto de un gran bosque sin hojas y sin ramas, y casi todos los canales están flanqueados por dos anchas aceras y dos largas filas de tilos.

Esta regularidad de forma, mediante la cual puede extenderse la vista por todas partes, dá á la ciudad un aspecto maravillosamente grandioso. Al volver cada esquina, se ven en la nueva direccion, tres, cuatro, hasta seis puentes levadizos, unos alzados, otros bajos, otros en movimiento, que ofrecen á la vista una fuga de puertas y una confusion inexplicable de maderos y cadenas, que á cualquiera le hacen pensar que Amsterdam se compone de barrios enemigos, fortificados unos contra otros. Los canales, grandes como rios, forman aquí y allá vueltas y remansos espaciosos á los que se dá vuelta pasando por una sucesion de puentes, unidos los unos á los otros. De todas las enercujadas se ven perspectivas lejanas de otros

puentes, de otros canales, de buques, de edificios, velados por una ligera niebla, que hace parecer mayor la lontananza.

Las casas, casi todas altísimas, respecto á las de las demás ciudades holandesas, negras, con las ventanas y las puertas contorneadas de blanco, con fachadas de puntos y en escalones, adornadas de bajos relieves, que representan urnas, flores y animales; están casi todas protegidas por la parte de delante, por columnitas, balaustradas, cadenas, barras de hierro, y separadas unas de otras por una murallita, y dentro de estas fortalezas avanzadas que ocupan gran parte de la calle, hay veladores, macetas, sillones, sillas, carretillas, cestas, restos de muebles viejos; así es que, mirando la calle desde una de sus extremidades, parece que los habitantes de las casas han convenido en echarlo todo fuera y tenerlo amontonado. Muchísimas casas tienen un piso más bajo que el nivel de la calle, al que se baja por una escalerilla de madera ó de piedra; y en aquel espacio entre la calle y los muros, hay más macetas de flores, mercancías puestas á la venta, gente que trabaja, una vida confusa y oscura que bulle al pié del transeunte.

Las calles principales ofrecen un espectáculo único en el mundo. Los canales están cubiertos de buques y de gabarras, y en las calles laterales se ven, á un lado, montones de barricas, de sacos, de

cajas y de fardos; al otro, una hilera de lujosas tiendas. Aquí hormiguea la gente bien vestida, las señoras, las criadas, los mercaderes ambulantes, los tenderos; allá el pueblo rudo y vagabundo de los marineros y barqueros, con sus mujeres y sus hijos. A la derecha se oye el vivo cuchicheo de los ciudadanos, á la izquierda los gritos agudos y lentos de la gente de mar. En un lado se siente el perfume de las flores y el olor apetitoso de las fondas; en el otro el hedor del alquitran y el humo de las pobres cocinas de los barcos de vela. Aquí se alza un puente levadizo para dar paso á un buque; allá se amontona la gente para pasar por un puente abierto que se está cerrando; más lejos, una balsa pasa un grupo de personas de una orilla á otra del canal; en el fondo de la calle parte un vapor; por la extremidad opuesta entra una fila de barcazas cargadas; aquí se abre una compuerta; allá se desliza un *trekschuit*; á poca distancia gira un molino, y más abajo se clavan estacas para una casa. El chirrido de las cadenas de los puentes se confunde con el ruido de los carros; el silbido de los vapores interrumpe la música de los relojes de torre; las cuerdas de los buques se enlazan con las ramas de los árboles; el carruaje pasa junto á la barca; la tienda se mira en el canal; las velas se reflejan en las vidrieras; la vida de tierra y la de mar se rozan, se cruzan, pasando la una sobre la otra, y se confunden en un espectáculo

nuevo y alegre, como una fiesta de alianza y de paz.

Si de las calles principales se interna uno en los barrios antiguos, el espectáculo cambia por completo. Las calles más estrechas de Toledo, los callejones más oscuros de Génova, las casas más desequilibradas de Rotterdam, no valen nada al lado de la estrechez, de la oscuridad y del desbarajuste arquitectónico que se ve en aquellos barrios. Las calles parecen grietas abiertas por un terremoto. Las casas altas y negruzcas, medio ocultas por los harapos que cuelgan de las ventanas y de cuerdas, están tan inclinadas que dá miedo; algunas se hallan replegadas sobre sí mismas, como si estuvieran á punto de hundirse; otras casi se tocan con los tejados, no dejando ver más que un hilito de cielo; otras se inclinan á dos partes opuestas, y parecen casas de escenario cuando se muda la decoracion. ¿Fueron construidas así, por causa de las aguas vertientes, ó se inclinaron porque cedió el terreno? Hay quien cree lo primero y hay quien cree lo segundo; pero los más piensan las dos cosas, lo que me parece más racional. Hasta en aquellos laberintos, donde hormiguea gente pálida y triste, para la que un rayo de sol es una bendicion de Dios, se ven macetas de flores, espejitos y cortinillas en las ventanas, que revelan una pobreza acompañada del cariñoso amor del hogar.

La parte más pintoresca de la ciudad, es la comprendida en la curva del Amstel, alrededor de la gran plaza del Mercado nuevo. Véanse allí encrucijadas de calles tenebrosas y de canales desiertos; plazoletas solitarias rodeadas de paredes chorreando agua; casas mohosas, destartaladas, decrepitas, bañadas por aguas muertas é inmundas; vastos almacenes con todas las puertas y ventanas cerradas; barcas y gabarras abandonadas en el fondo de canales sin salidas, que parecen esperar conjurados ó brujas; montones de materiales de construcción que remedan avanzadas de incendio ó de ruinas; remansos fangosos y asquerosos charcos; muros, agua, puentes, todo tan negro y tétrico, que produce en el que pasa la primera vez por allí, un sentimiento de inquietud como si le amenazase alguna desgracia.

El que guste de los contrastes, no tiene más que trasladarse de esta parte de la ciudad á la plaza llamada el *Dam*, donde convergen las calles principales y están el Palacio Real, la Bolsa, la Iglesia Nueva y el monumento llamado la Cruz de Metal, erigido en conmemoración de la guerra de 1830. Allí hay un movimiento animadísimo y continuo de gente y de carruajes que recuerda el *square* de Trafalgar, de Londres, la Puerta del Sol de Madrid y la plaza de la Magdalena de París. Estando allí una hora, se goza del espectáculo más variado que puede disfrutarse en Holanda.

Pasan carazas encarnadas y satisfechas de la alta banca, caras bronceadas de las colonias, extranjeros de color rubio en todas sus gradaciones, *ciceroni*, tocadores de organillos, embajadores de la muerte con su gran velo negro, cófias de criadas, chalecos de colores de los pescadores del Zuidoerzee, grandes pendientes de las mujeres de la Holanda del Norte, diademas de plata de la Frisia, casquetes dorados de Groninga, camisas amarillas de los trabajadores de las turberas, blusas mitad negras y mitad rojas de los huérfanos del Hospicio, trajes raros de los habitantes de las islas, *chignons* descomunales, sombreros carnavalescos, y grandes espaldas, grandes caderas y grandes vientres; y toda esta procesion, envuelta en el humo de los cigarros y de las pipas, es acompañada por un sonido de palabras alemanas, holandesas, inglesas, francesas, flamencas y danesas, capaz de hacer creer á cualquiera que está en el valle de Josafat ó al pié de la Torre de Babel.

De la plaza del *Dam* se llega en pocos minutos al puerto, que ofrece un aspecto imposible de describir, por lo raro. A primera vista no se comprende nada. Se ven por todas partes diques, fuentes, compuertas, presas y empalizadas, que presentan el aspecto de una fortaleza construida astutamente así, para que nadie comprenda su forma, lo cual no se consigue sino por medio del plano, y despues de un paseo de algunas horas. Del medio

de la ciudad, y á la distancia de mil metros uno de otro, parten en direccion opuesta dos grandes diques curvos que abrazan, y defienden, del mar los dos extremos de Amsterdam, sacando fuera de la casa sus extremos, como las puntas de una media luna. Estos diques, que tiene cada uno una gran compuerta, provista de una catarata gigantesca, contienen agua suficiente para mil buques de alto bordo, y algunos islotes, en los que hay almacenes, arsenales y fábricas, donde trabajan miles de operarios. Entre los dos diques grandes hay otros menores, formados de fuertes empalizadas, que sirven de embarcaderos á los vapores.

En estos diques hay casas, barracas y cobertizos, entre los que hormiguea una multitud de marineros, pasajeros, cargadores, mujeres, niños, carros, atraídos por los que parten y los que llegan desde el romper del alba hasta la noche. Desde los puntos avanzados de estos diques, se abraza el puerto entero de una ojeada; los dos bosques de mástiles de banderas de mil colores, encerrados en las dos grandes dársenas; los barcos que llegan del gran canal del Norte y que entran á velas desplegadas en el mar de Zuiderzée; los lanchones y las lanchas, que se cruzan en todas partes del golfo; la costa verde de la Holanda del Norte; los cien molinos de Zandam; la larguísima fila de las primeras casas de Amsterdam, que des-

tacan sobre el cielo sus mil puntas negras; las innumerables columnas de humo que se alzan de la ciudad sobre el horizonte gris; y cuando las nubes están en movimiento, una continua, rapidísima, maravillosa variacion de colores y de aspectos, segun la cual, tan pronto parece que está uno en el país más alegre, como parece que está en el país más triste del mundo.

Volviendo á la ciudad para observar particularmente los edificios, lo primero que llama la atencion son los campanarios. En Amsterdam hay templos de todas las religiones: sinagogas; iglesias para los reformados calvinistas; iglesias para los luteranos de la confesion de Augsburgo, rigurosamente observada; iglesias para los luteranos de la confesion de Augsburgo, observada con latitud; para los mennonitos, para los walones, para los ingleses episcopales, para los ingleses presbiterianos, para los católicos, para los cismáticos griegos; y cada uno de estos templos alza al cielo una torre que parece hecha para vencer á las demás en originalidad y rareza. Lo que dice Víctor Hugo de los arquitectos flamencos que fabricaron campanarios poniendo una ensaladera boca abajo sobre un birrete de juez, un azucarero sobre la ensaladera, una botella sobre el azucarero y otro chisme sobre la botella, puede referirse en parte á los campanarios de Amsterdam. Algunos están formados de kioscos ó templete superpues-