

salvo algunos rarísimos casos científicos, estarían de más el libro, el folleto y el periódico, incluso la misma *Revista*, y mucho más aún la libertad de imprenta, de que la *Revista* es uno de tantos apóstoles.

En cuanto á su segundo artículo, la índole de nuestro periódico nos impide contestarle con amplitud. Ajenos en absoluto á las riquezas, acciones, dividendos, utilidades y privilegios de esos ricos banqueros y negociantes; sin participación en ningun género de negocios; sin nada que nos ligue á hacer la causa de cierta clase de intereses privados, somos contrarios de todo punto á los servicios gratuitos, cualesquiera que estos sean, considerando que dichos servicios podrán satisfacer la vanidad ú otros móviles de los que los prestan ú ofrecen, pero muy pocas veces redundar en beneficio público.

Por otra parte, tenemos el derecho, que no nos negará el liberal espíritu de la *Revista*, de no creer en semejantes generosidades, así como respetamos el que la asiste, sin que por ello nos moleste, de hacer la causa de estos novísimos filántropos, creyendo, á pesar de su experiencia, en el patriotismo que los guía; ántes bien nos felicitamos de haber ocasionado á ese rico naviero la satisfacción de que una vez más y con la modestia de siempre haga pública su riqueza, y á la *Revista* el gusto de utilizar este medio para procurar, como siempre, por los intereses de Cuba.

REVISTA EXTRANJERA

Dos obispos académicos.—La marina de Prusia.—Bluntschli y Laboulaye.—La hora universal.—La estatua de la Libertad en los Estados-Unidos.—Ferro-carriles coloniales.—Servicio militar en Prusia.—El anti-semitismo.—Asistencia religiosa en los hospitales.—Emigración á Buenos-Aires.—Un ferro-carril en Persia.

Dos sabios representantes del episcopado acaban de inscribir sus nombres entre los privilegiados de la ciencia: en la Academia francesa Mons. Perraud y en la nuestra de Ciencias Morales y Políticas el arzobispo de Sevilla, Fr. Ceferino Gonzalez. No para dar á conocer este nombre, ya tan reputado en España y en el extranjero, sino para ofrecer otro homenaje de respeto á la ciencia de nuestro moderno filósofo, copiaremos algunos párrafos de su discurso, en que juzga magistralmente los últimos tiempos y sistemas de la filosofía en lo que tienen de hostil al cristianismo.

Después de afirmar que en todo el curso de la historia se observan dos corrientes de ideas y de sistemas, una racionalista y otra cristiana, como si fuesen los dos pensamientos de las ciudades que describe San Agustín, y de asegurar que en la cristiana pueden figurar por sus principios, ya que no por su fecha, los mismos Platon y Aristóteles, juzgados ya Descartes como el patriarca de la moderna filosofía y participe de muchos de sus errores, aunque más no sea que por la duda universal que proclama, y Hegel, que con otra dirección dada á su genio hubiera podido ser, en concepto del docto arzobispo, el Santo Tomás del siglo XIX, y Darwin, que ha hecho bajar al hombre desde la categoría en que lo colocó Linneo, apellidándole *sapiens*, hasta el puesto que corresponde á los *simios catarhinos*, continúa con los siguientes párrafos, de que no queremos privar á nuestros lectores para que, no sólo aprecien la elocuencia del nuevo académico, sino la fina y bien manejada ironía de algunas frases:

«El cristianismo es una religión que sólo puede satisfacer el corazón y la inteligencia de espíritus inferiores, de almas débiles y apocadas, y en prueba de ello ahí teneis los nombres de Orígenes, de Eusebio de Cesarea, de San Agustín y de Santo Tomás, de Melchor Cano y de Vives, de Bossuet, de Leibnitz y de Baronio. Y si quereis almas débiles y apocadas, ahí están las de San Atanasio y San Ambrosio, las de Gregorio VII y Sixto V, las de Isabel la Católica y Cisneros. ¡Sin duda que esos nombres no pueden significar nada al lado de los nombres de Fichte y de Schelling, de Hegel, Krause y Schoppenhauer, cuyas creaciones filosóficas brillan un día para desaparecer

al siguiente, sepultadas y confundidas en el torrente impetuoso de las pasiones humanas! ¡Sin duda que la inteligencia y el saber de Clemente de Alejandría y de Orígenes, de San Gerónimo y de Eusebio, de San Agustín y de Santo Tomás no se hallaban á la altura de la inteligencia y del saber de los Strauss y Renan, de los Larroque y Laurent, de los Tiberghien y Littré!»

Y más adelante, contestando á la objeción de los que dicen que el cristianismo, por creerse depositario de la verdad revelada, ha de perecer para dejar paso al progreso, á nuevas y más perfectas verdades, se expresa así:

«La inmovilidad dogmática del cristianismo no se opone á la marcha progresiva de la humanidad hacia el bien en todas sus manifestaciones, como tampoco se opone á esta marcha progresiva la inmutabilidad del Decálogo y la inmovilidad de la ley moral. La inmovilidad del cristianismo es la inmovilidad del grande Océano, que cerrado y limitado por continentes y montañas, es surcado en todas direcciones por la nave y el vapor, y ofrece vastísimo campo al movimiento, á la actividad y á las exploraciones del hombre.»

Por último: las observaciones del gran filósofo español sobre el parentesco del krausismo y del espiritismo, al que llama religión ó culto de aquel, presentan, aunque en la modesta forma de un apéndice al discurso, objeto de larga y provechosa meditación para los que estudian entre otras manifestaciones de la inteligencia los numerosos y deplorables errores de nuestra presente generación literaria y científica, de la que niega el pecado original y lo lleva impreso en sus labios y en su saber, y goteando, como si dijéramos, de sus celebradas plumas.

Se dice en los periódicos extranjeros que Alemania, que anda hace tanto tiempo siempre en busca de colonias, piensa obtener de Turquía la concesión de Cesarea para presentarse como un factor importante en la cuestión de Oriente. Alemania tiene marina y toda potencia marítima debe ser colonial más ó menos tarde. Las ciudades de la antigua liga anseática fueron un tiempo dueñas del comercio marítimo en la Europa septentrional; pero los Estados propiamente llamados de Prusia no cuentan larga historia naval, y sus historiadores, entre otros Stein, no conceden á su potencia marítima fecha más remota que la de los primeros tiempos de la monarquía, es decir, el comienzo del siglo XVIII. Poco ántes, en el reinado de Federico Guillermo el Grande (1640-1688), había en Pillau seis fragatas de 20 á 40 cañones, tripuladas por 600 marineros y 300 soldados, con las que por cierto emprendieron los prusianos algunas campañas contra la armada española, haciendo presa en la costa de Holanda de un buque nuestro mercante de 60 cañones, cuyo cargamento fué después vendido en Pillau en 100.000 *thalers*. Poco después con esta escuadra atacaron los establecimientos portugueses de las costas de Africa y se fundó en Prusia una compañía mercantil africana; pero las desgracias que después de las victorias de Federico el Grande afligieron á Prusia, le impidieron hasta nuestros días consagrar su atención al progreso de su corta escuadra.

Nadie que haya cultivado con algun interés las ciencias morales y políticas deja de conocer los nombres de dos sabios recientemente arrebatados por la muerte: Bluntschli y Laboulaye. Quien no conoce las obras más notables del segundo, que se refieren á la ciencia, ha leído por lo menos alguna de sus treinta ediciones de su *Paris en América*. Son notables su *Historia de los Estados-Unidos* y sus *Estudios sobre la Alemania contemporánea*. Era la modestia su mejor condecoración, el amor á la libertad su más exaltado sentimiento. Su nombre vivirá entre los más preclaros del siglo XIX, y el Colegio de Francia lo colocará como una estrella más en alguna de las espléndidas constelaciones que forman sus antiguos profesores.

Laboulaye fué industrial y comenzó por trabajar en la fundición de tipos de imprenta.

En Zurich, escribiendo la historia jurídica y el Código civil de su patria; en Munich, en Heidelberg y en Baden, como profesor, ante la Europa entera, escribiendo su *Diccionario político* y su *Derecho inter-*

nacional, la gran ciencia del porvenir y la última en el tiempo y la más sublime en propósitos de las jurídicas, proclamando el principio de la fraternidad universal en medio de las guerras de titanes de nuestra época, Bluntschli no es ya sólo una gloria de Suiza ni de Alemania, sino de la ciencia y de la civilización moderna. En presencia de jurisconsultos como Laboulaye y Bluntschli comprendemos la verdad y filosofía que encierra aquella magnífica definición que dieron de la jurisprudencia los prudentes romanos: «*Divinarum atque humanarum rerum notitia, justis atque injustis scientia.*»

Acaban de proponer los Estados-Unidos de América que se adopte un meridiano universal, lo que tendría ventajas de todos conocidas y una hora universal para evitar grandes inconvenientes que hoy se notan con el procedimiento contrario, sobre todo en los ferro-carriles. Una de las cosas que más se resisten á la innovación es la medida convencional del tiempo; todo ha sufrido miles de cambios desde el tiempo de Julio César, ménos el cómputo del año que sólo ha tenido uno; rusos y griegos se empeñan todavía en no aceptar la concesión hecha por la ciencia, cuya voz llevaba el Papa Gregorio XIII. Los nombres de nuestros meses son romanos, los de los días de la semana proceden de los pueblos latinos ó bárbaros; todo lleva en esta parte bien marcado el sello de la perpetuidad, como si el tiempo, al revés de tantos hombres políticos, fuese conservador para sí mismo y liberal y revolucionario para todo lo demás.

Jerjes quería tallar en forma de estatua el monte Athos; la devoción y el amor de sus agradecidos conciudadanos elevaron á la memoria de San Carlos Borromeo el coloso de Arona; los Estados-Unidos ofrecerán pronto en Nueva-York á la admiración de nuestros contemporáneos un farol inmenso en forma de estatua hecha de hojas de cobre batido, sobre una armadura de hierro. En la cabeza cabrán 40 personas, la nariz tendrá 1,12 metros, la cabeza 4,40 de altura, el ojo 0,65 de circunferencia, la elevación total será de 46,50 metros. La estatua representará *La Libertad*, que, bien mirada, en casi todos los países no tiene tanta extensión ni abraza tan gran circunferencia.

Ahora que se habla de caminos de hierro en Filipinas es útil indicar que Holanda ha otorgado concesiones en Java respecto á tres líneas: la de Patti-Japara, la de Priok á Becassia y la de Preanger, perteneciendo al Estado la principal y cediéndose á otras tantas compañías las secundarias. En la India portuguesa se ha concedido á una compañía inglesa, dirigida por el duque de Sutherland, el ferro-carril de Mormugao, que enlazará con los de la India inglesa. El Consejo colonial de Cochinchina ha resuelto construir otro en este país desde Saigon á Vinhlong, prolongado hasta Phuom-Penh; en suma, la locomotora, emblema de nuestra época más característico que la imprenta misma, acompañada del telégrafo toma ya posesión de los establecimientos europeos en Oriente, después de haber despertado en el continente europeo los ecos de las muertas civilizaciones. ¿Qué no hubieran hecho el genio mercantil de fenicios y cartagineses, el filósofo y literario de los griegos y el político y belicoso de los romanos, si telégrafo y vapor hubieran estado á sus órdenes? Pero también ¿cómo hubieran abusado de semejante dominio en el tiempo y en el espacio los pueblos tiranos, que á manera de los persas y los mogoles parece que no tuvieron otro destino que el de destruir las más adelantadas civilizaciones! Se ha dicho que cada país tiene el gobierno que merece; pero no es ménos cierto que también la cultura y los progresos se dan á los pueblos que de ellos son acreedores.

El conocimiento cada vez más perfecto de nuestro planeta no sólo muestra un gran adelanto en las ciencias físicas, lo que todos confiesan, sino también una condición necesaria para el progreso de las morales y el creciente bienestar de la especie humana. Esta investigación, que desde el siglo XV hasta nuestros días apenas se ha interrumpido, probará hasta la evidencia que la población desgraciada por ser excesiva en unas regiones puede encontrar la prosperidad en otras, que no debe temerse el hambre en *Canaan* cuando en *Egipto* sobran tierras y graneros, y que no es posible

contener la emigracion, como algunos quisieran, de una manera directa sin atentar contra los más sagrados derechos del hombre. Puesto que todos los pueblos son hermanos y toda la tierra patrimonio de la humanidad, á los hermanos primogénitos, que son los más civilizados, incumbe presidir á estas mudanzas de pueblos y disponerlas de manera que sean cada vez más útiles á la causa comun, haciendo que por do quiera salgan de la patria de los emigrantes los gérmenes de la ciencia y del comercio. Los que trajeron á Europa el maíz y la patata, los que llevaron al nuevo continente el toro y el caballo, creyendo satisfacer á sus necesidades del presente dia, no pensaron en los incalculables beneficios, en la inmensa riqueza que proporcionaban á los antípodas de su patria. Nuestro siglo, más adelantado que aquellos viajeros, debe servir tanto más á la causa de la civilizacion cuanto más completa la goza.

Y en verdad que el derecho de colonizacion en nuestros dias no puede tener otra base. Entre el deber de propagar la civilizacion y el derecho que tienen los indígenas á la propiedad del territorio en que nacieron se empeña siempre rudo combate; pero debe prevalecer aquel, como el poder paterno sobre los hijos, mientras los pueblos bárbaros no adquieren con la mayor edad social el completo disfrute de sus facultades. Las metrópolis y las colonias de la edad moderna no saben unirse tanto como las antiguas, ni tampoco separarse, llegado este fatal momento, conservando unas de otras tan cariñoso recuerdo ni tan estrechas y útiles relaciones. ¿Será porque el primer móvil de la moderna colonizacion ha sido casi siempre la ambicion de los descubridores?

Conocen ya nuestros lectores la cuestion que sostienen Prusia y Dinamarca, obligando la primera al servicio militar á los naturales de los ducados y resistiéndolo la segunda. Parece que otras potencias tendrán que intervenir en este conflicto, porque el Gobierno imperial trata de imponer la misma obligacion á los hijos de todos los extranjeros que en su territorio residen. Esta falta de respeto á los tratados y hasta á los principios del derecho de gentes, no puede ni debe pasar inadvertida para los Gobiernos de aquellos países, cuyos ciudadanos por la circunstancia de habitar en Alemania sean perjudicados. Bismark no sólo quiere justificar su apellido, que significa *hasta la frontera*, sino que se propone salvarlas todas.

* * *

En Hungría y Bohemia continúa el movimiento antisemitico, y el jurado ha dictado sentencia absoluta á favor del diputado húngaro Isorsy, que, segun parece, ha escrito artículos incendiarios contra los israelitas. Las calumnias de la Edad Media se reproducen, y entre ellas las acusaciones de envenenamientos, sacrificios de niños y doncellas, y otras tan injuriosas como las citadas. ¡Dios tenga piedad de esa raza, cuyo Calvario es tan grande como el mundo entero, y cuyo cautiverio no dura solamente setenta años, sino una dilatada serie de siglos! España los arrojó de su seno una vez definitivamente, y desde entonces no ha vuelto á sonar su nombre entre los innumerables de los perseguidores; lista fatal en que hoy se inscriben las naciones más civilizadas.

* * *

En Francia se ha visto ya lo que llaman secularizacion de los hospitales: los consuelos de la religion se niegan por ella ó se dificultan á los que más los necesitan. Una y otra persecucion, la referida y la que ahora citamos, pueden dar idea de los eclipses que á veces sufre la tolerancia de nuestro siglo.

* * *

Continúa en aumento la emigracion á Buenos-Aires: en Enero llegaron á este punto 36 vapores; en Febrero, 29; en Marzo, 30; llevando entre todos 18.127 emigrantes. En los citados meses del año 1881 sólo desembarcaron 12.856; entre aquellos y estos colonos no es pequeño el cupo correspondiente á nuestra patria.

* * *

En Persia, el Gobierno del Shah ha ordenado que se construya un ferro-carril desde Shemalki á Reshta, puerto del mar Caspio, habiéndose ya concebido el proyecto de prolongar esta linea hasta Teheran.

ANTONIO BALBIN DE UNQUERA.

¡QUÉ TRISTE SUEÑO!

¡Qué triste sueño! Como fantasmas
miré cruzar
las ilusiones del alma mía,
mis esperanzas de amor y paz.

Ví deshacerse dulces recuerdos
de alegre edad,
y amontonarse las negras nubes
que cuna fueron de mi pesar.

¡Qué triste sueño! ¡Sombra terrible
de hora fatal!
¡Qué triste sueño! ¡Pero es más triste
la realidad!

NARCISO DIAZ DE ESCOBAR.

FÉRRO-CARRILES

CARTAS AL EXCMO. SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO.

II

Excmo. Sr.: Hace poco más de treinta años, cuando Inglaterra explotaba ya algunas importantes líneas férreas y acometía la construccion de otras muchas, y cuando Francia, rechazando la idea sustentada por el mismo ilustre Thiers, quien dijo que los ferro-carriles eran una utopia, empezaba á construirlos con ardor, España apenas si pensaba que por su territorio, á través de valles y montañas, cruzase ese monstruo que se llama locomotora y que con su fuerza colosal lleva la vida, el movimiento y la civilizacion á los pueblos.

Aunque triste, forzoso es confesar que los españoles no se han distinguido por su iniciativa en las lides del progreso y de la ciencia; y no porque en España no existan talentos de primer orden, inteligencias privilegiadas y caracteres emprendedores, sino porque los españoles han tenido que luchar con malísimos Gobiernos, con una administracion que en vez de ser palanca que mueve es valladar que detiene, con una legislacion caótica, con costumbres añejas y rutinas perjudiciales; y porque sobre esto se hace aquí mucha y muy egoista política, y hay muchos partidos que todo lo revuelven, y muchas perturbaciones en el interior, y muchos que llamándose eminentes hombres de Estado y grandes estadistas, no tienen otra grandeza que la del agujero, ni otra eminencia que la en que les colocó la loca fortuna y su audacia y su osadía.

Falta, pues, de atrevida iniciativa, sin leyes protectoras que abriesen dilatado campo á los adelantos y al saber, sin grandes capitales que utilizar, constreñida á vivir la vida de la quietud y de la inercia, España, há treinta años, empezó á sentir admiracion por las grandes obras del siglo actual, y como una de ellas, quizá la más grande, era la construccion y explotacion de caminos de hierro, ambicionó tenerlos.

V. E. sabe perfectamente por quién, cómo y de qué manera se hicieron nuestras primeras y más importantes líneas férreas. Extranjeros fueron los capitales, extranjeras las empresas, extranjeros los materiales empleados y extranjeros los directores de las obras.

El Gobierno español, mejor dicho, la nacion ayudó entonces á las empresas, como las ha ayudado despues, con valiosos auxilios y con fuertes subvenciones; concediéndolas por noventa y nueve años la explotacion de las líneas y las otorgó toda clase de privilegios y gracias, franquicias de aduanas, propiedad de terrenos, derecho á la revision y aumento de ciertas y determinadas tarifas, sin contar la tolerancia de cambiar el trazado de las líneas y enclavar estaciones

allí donde convenia á los particulares intereses de las compañías.

En verdad que estas no han podido quejarse de falta de medios ni de proteccion, ni tachar de poco pródigos á los Gobiernos de la nacion española. En tierra extranjera han encontrado más libertad de accion, más proteccion y más auxilios que en la suya. En cambio á tantas deferenencias han correspondido casi siempre con una tacañería indigna, y millares de veces han faltado abiertamente á la ley, á las cláusulas del contrato y á los compromisos que pactaron con el Estado.

Siempre que, con sobrada justicia, se ha atacado á ciertas empresas ferro-carrileras, no han faltado corazones en exceso sensibles, ó mejor, estómagos demasiado *agradecidos* que han gritado: «¡Ingratos, ingratos que sois, pues no agradeceis los sacrificios hechos por esas compañías que os han dado ferro-carriles, que han arriesgado enormes capitales, que han llevado la actividad y la riqueza á las más apartadas comarcas, dotando al país de las excelencias del progreso y la civilizacion!»

Es verdad todo eso; pero esos sacrificios no los han hecho por amor á un país que no es el suyo, sino por interés propio; esos capitales no los arriesgaron, pues sabian de antemano que habrian de producirles ciento por uno, y á cambio de la riqueza importada á distintas regiones, esas compañías se han hecho ricas, poderosas y casi omnipotentes.

¿Qué queda, pues, de esas lamentaciones? Lo que ha quedado despues de la supresion del 10 por 100 propuesta por V. E. y que las Córtes votaron: ni una razon de entidad, ni un argumento atendible; nada que no sean los gritos del egoismo ó de la avaricia.

Decíamos á V. E. que muchas de esas empresas, en particular las más importantes, han cometido y cometen numerosos y graves abusos; y en efecto, son tantos, y algunos de tal magnitud, que si de ellos fuéramos á hacer historia al detalle, sería el cuento de nunca acabar. Así nos limitaremos á apuntar algunos, los más salientes, los que más lesionan los derechos del Estado y más perjudican al país.

Uno de esos abusos, Excmo. Sr., uno de los hasta hoy tolerados con inconcebible torpeza por cierto, y que aunque á primera vista no lo parece tiene grande alcance y trascendencia—y quizá la tenga muy pronto,—es el referente al personal de esas compañías.

A título de propietarias y extranjeras ellas disponen del personal á su antojo, dan empleos á quien les place, fijan el número de sus agentes, señalan sueldos, imponen condiciones y prescriben derechos y deberes.

No desconocemos que en sus atribuciones está el nombrar personal, dar empleos y gastar su dinero pagando sueldos más ó menos justificados, que al fin, se nos objetará, las empresas disponen de lo que es suyo. Pero ¿pueden hacer esto sin limitacion? Firmemente creemos que no, y opinamos así, Excmo. Sr., porque se trata, no ya de empresas cuya esfera de accion es determinada y sus intereses particulares no atañen directamente á los generales, sino porque la explotacion de los caminos de hierro afecta profundamente á la nacion en general y á millares de familias en particular.

Un espíritu de economía mal entendido y un afán inmoderado de lucro son causa de que en importantes servicios de algunas compañías el personal sea escaso y esté mezquinamente retribuido. Mas entiéndase que, en cuanto á la miserable retribucion, se trata del personal español, de esos modestos y honrados agentes á quienes se les exige excesivo trabajo, muchas y

graves responsabilidades, incesantes desvelos, pericia probada, condiciones especiales, y á quienes á cambio de tanto como se les pide se les da sueldos insuficientes para atender á las más urgentes necesidades de la vida.

No mueve nuestra pluma pasion alguna, ni parcialidad determinada, ni pequeñez de miras, ni espíritu de nacionalidad, ni siquiera un patriotismo exagerado; pero confesamos que nos duele el corazon y se nos subleva el ánimo cuando observamos el menosprecio, á veces irritablemente ostensible, que para el personal español tienen esos extranjeros que á título de propietarios, directores, gerentes ó jefes explotan á millares de individuos como á habitantes de país conquistado.

En cambio los sueldos inconcebibles, las estupendas gratificaciones, los empleos de categoría, las comodidades y las consideraciones, cuanto, en fin, puede hacer grato el trabajo está reservado á los extranjeros que en crecido número llegan á España á ocupar puestos para los que *no siempre son idóneos*, y que sólo deben darse á la capacidad, á la antigüedad y al mérito si los servicios de ferro-carriles han de estar tan bien desempeñados y con tanta actividad y acierto como tienen derecho incuestionable el público que paga y el país al que se explota.

Pero hay más, Excmo. Sr.: de esos extranjeros son raros los que al llegar á España conocen nuestra lengua, y muchísimos, aun despues de algunos años no llegan á hablarla, y de ahí que contra lo *terminantemente prohibido*, muchos expedientes, cartas, comunicaciones, etc., se redacten en francés é infinitos asuntos se resuelvan en idioma extraño, originando con esto interrupciones, retrasos é inconvenientes en la marcha regular y ordenada de los asuntos.

No crea V. E. que exageramos: en algunas importantes líneas férreas las oficinas están desempeñadas ó cuando ménos á cargo ó bajo la direccion de extranjeros, particularmente franceses. Extranjeros son los directores, los subdirectores, casi todos los jefes de servicio, el mayor número de los jefes de negociado y de contabilidad; extranjeros los ingenieros, los jefes y subjefes de vía y obras, los jefes de talleres y depósitos, gran número de maquinistas y fogoneros y un número no menor de operarios.

Y no es ya que esta verdadera invasion de extranjeros en los servicios de los ferro-carriles constituya un irritante privilegio; no es solamente que de esta suerte se menosprecie á los españoles, á quienes tácitamente se ofende considerándoles incapaces para el desempeño de determinados cargos; no es ya que se crean á la continua antagonismos y rivalidades, es que este abuso encierra gravísima trascendencia de la que por imprevision, abandono y excesiva tolerancia pudiéramos algun día arrepentirnos.

La paz europea es un mito; las guerras se suceden con espantosa frecuencia, y la armonía de las relaciones internacionales se rompe á veces por futil motivo. ¿Quién, Excmo. Sr., nos garantiza que en largos años España vivirá en paz con sus vecinos?

¡Ah! El día que estallara una guerra entre España y Francia, surgiria para nosotros un conflicto gravísimo: ese día, por patriotismo, por decoro nacional, por coaccion ó por miedo, sea por lo que se quiera, toda esa falange de agentes franceses abandonaria sus puestos y emigraria á su patria. ¿Quién entonces les sustituiria?

La sustitucion necesaria é inmediata sería imposible, porque no se improvisan ni maquinistas, ni fogoneros, ni operarios de cierta clase, ni jefes de máquinas y depósitos, ni otros muchos agentes que han menester aptitudes y conocimientos determinados, larga práctica, pericia,

en fin, cualidades especiales sin las que los diferentes y complicados servicios de los ferro-carriles, todavía más complicados en épocas de guerra y de trastornos, darian resultados negativos si es que no proporcionaban fatales consecuencias y perjuicios incalculables.

Es, pues, cuestion importante y grave la que se refiere al personal de los caminos de hierro, y hora es ya de que nuestros Gobiernos se fijen en ella con la atencion que merece.

En buen hora que sean extranjeros los propietarios, accionistas, concesionarios y gerentes de ferro-carriles; pero *todo* el personal así activo como pasivo al servicio de los mismos debe ser español, y á más debe estar retribuido, atendido y considerado en relacion á los importantes y penosos servicios que presta.

En tan vital asunto preciso es, Excmo. Sr., acusar á los Gobiernos españoles de negligencia, falta de celo y aun de patriotismo. Sí, de patriotismo, porque en España por interés y egoismo propios, por decoro de la nacion, ha debido, debe hacerse lo que los gobiernos italiano y portugués hicieron con las empresas de ferro-carriles extranjeras al *imponerlas* la terminante condicion—que, por cierto, pactaron muy severamente con el señor marqués de Salamanca—de que todos los empleados y agentes de sus líneas férreas serian *naturales del país*.

Si no temiéramos cansar la atencion de V. E. haciendo demasiado larga esta carta, nos extenderiamos en infinitas consideraciones que nos sugiere tan trascendental asunto; pero juzgamos suficiente lo expuesto para que V. E. con su clarísimo y práctico talento las adivine.

En nuestras cartas sucesivas continuaremos exponiendo á la consideracion de V. E. otras no ménos importantes cuestiones, y otros abusos que las empresas cometen en perjuicio del país: sólo apuntaremos los más graves, pues como hemos dicho á V. E., son tantos, que si los enumeráramos sería el cuento de nunca acabar.

R. V. A.

IDILIO

¡O joie des oiseaux! ¡C'est parce qu'ils ont le nid qu'ils ont le chant!

V. Hugo.

I

¡Salud, mañana de primavera,
sol que á lo lejos radiante asomas,
risueños bosques embalsamados,
aves alegres... cielo sin sombras!
¡Salud, amante naturaleza
que, engalanada como una novia,
el canto eterno de tu armonía
callada entonas
en tu lenguaje
de luz y aromas!

II

¡Oh Dios! ensalzan tu poderío,
¡oh Dios! tu inmensa bondad pregonan
el sol naciente con sus destellos,
con sus matices la fresca rosa.
¡El universo modula un himno
en que acordados cantan tu gloria
la brisa, el ave, la flor, el astro.
la selva umbrosa,
la luz del cielo,
del mar las ondas!

III

¡Oh amada mía!... deja que en mi éxtasis
toquen mis labios tu frente hermosa!
En tu süave mirada encuentro
Lumbre del alba, brillo de aljófár.
Mis pensamientos amantes vuelan
á tí... y en tu alma por fin se posan
como las aves sobre su nido,

como en la loma
sobre una dalia
las mariposas.

IV

Por sus tesoros tema el avaro,
teman los reyes por su corona!
Yo nada temo... yo nada ansío
más que tu afecto, dulce paloma.
Mientras escuche tu voz amante
y en mi camino, como la aurora,
viertas raudales de gozo y dicha,
de luz y aromas,
será á mis ojos
la vida hermosa!

V

Hay en tu acento para mi oído
desconocidas, celestes notas
que en vano intento copiar, en vano,
en la cadencia de mis estrofas.
¡Oh compañera de mi destino!
tu alma es tan pura como estas gotas
que han recogido las azucenas
en sus corolas,
como este cielo
turquí, sin sombras.

VI

Cuando colmado de regocijo
miro la humilde cuna preciosa
que espera á un ángel... y embelesado
sueño con una cabeza blonda,
para expresarte mi amor quisiera
lanzar mis cantos en el idioma
del aura errante cuando columpia
las verdes hojas,
cuando suspira
sobre las olas.

VII

¡AMOR!... destello del paraiso,
sueño inefable de paz y gloria,
eterno encanto de la existencia,
almo delirio... música ignota!...
¡Ah! en el transporte de mi ternura,
hoy, con mis labios y el alma toda,
yo, enagenado, beso tu frente
pura y hermosa,
¡yo te bendigo,
dulce paloma!

MANUEL DE JESÚS FLOREZ.

LA PEREZA

El Diccionario de la lengua da, entre otras, la siguiente definicion:

Pereza || Debilidad de temperamento, en virtud de la cual no puede vencerse la repugnancia al trabajo.

Efectivamente: el hombre atacado de tan funesta enfermedad se horroriza ante la idea del trabajo, y sólo se considera feliz cuando se encuentra sumido en la más completa ociosidad. Entonces deja de ser hombre para convertirse en una planta parásita. Sus sentidos se adormecen, su imaginacion se embota, sus sentimientos se extinguen, y no da cabida en su corazon ni á los nobles arranques, ni á los generosos impulsos. La gloria no le seduce, ni la ambicion le domina. Le hastía el bien por la pereza de ponerlo en práctica, y le asusta el mal por la pereza de ejecutarlo. Es, en fin, su vida, si vida puede llamarse á este estado de ser, un sueño no interrumpido; pero un sueño sin sensaciones, sin sobresaltos, sin alegrías; un sueño sólo comparable con el sueño de la muerte.

¡Cuántos genios habrán desaparecido de la tierra sin dejar tras sí ni el más ligero rastro de su existencia, debido sólo á la pereza que los dominaba!

¡Cuántos héroes habrán sucumbido sin legar