

porque es enemigo del bullicio. De natural triste y dado á la melancolía, es poeta y romántico por añadidura: diríase que padece pasión de ánimo. Como Neron, sin llegar á ser un monstruo, arranca de los árboles las hojas viejas y luego las canta con quejumbroso viento tierna elegía, y las dora con tranquilas y pertinaces lluvias. Tal vez tiene su corazón marchito y por eso se complace en que todo quede escueto. No hay más que ver los crepúsculos vespertinos que pinta para penetrarse de lo desconsolado de su ser y de lo fúnebre de su musa. Por lo demás, aún no se manifiesta por entero en los ocho días que alcanza de Setiembre; la luz de este mes y la alegría del veranillo ántes citado le ofenden, y como es nuevo en el estadio de los tiempos, suspira, se encoge en sí mismo y aguarda.

Ya lo iremos viendo, porque él representa genuinamente al eterno soñador que, saturado de idealismo y esclavo de la fantasía, se olvida de la materia y vive en el reino de las Batuecas. El otoño es el Lamartine del año.

A. PEREZ G. NIEVA.

Á MI INOLVIDABLE AMIGO TEOBALDO POWER

Ante tus tristes despojos
rezando por tí de hinojos,
del silencio entre la calma
brotó el llanto de mi alma
en las nieblas de mis ojos.

Lloré la gloria perdida,
al genio helado é inerte,
en cuya tumba escondida
es donde empieza la vida
cuando se inicia la muerte.

Teobaldo; si hasta el cielo
llega mi profundo anhelo,
en la fe de la oración,
pídele á Dios el consuelo
que falta á mi corazón.

Contempla mi frente helada
y mi constante amargura
y mi esperanza apagada,
que busca una sepultura
para abreviar la jornada.

Apídate al fin de mí,
ó arrebatame de aquí
para que juntos los dos
pidamos la gloria á Dios
por lo mucho que sufrí.

A. HIDALGO DE MOBELLAN.

LA CIENCIA Y EL CÓLERA

Movidos por un irresistible deseo, tomamos la pluma para emitir nuestra humildísima opinión acerca del asunto que hoy preocupa á los españoles y á Europa en general, y esperamos que no pase desapercibida por los que se dedican á la noble ciencia de curar, en la que ocupamos el último puesto.

Con motivo de la invasión cólerica á nuestra Península, los médicos españoles, olvidando acaso que no hay nada más difícil que ilustrar al vulgo en materias científicas de cierta índole, como lo prueba claramente esa lamentable confusión que hoy reina en nuestro país respecto á la actual epidemia, dieron á la prensa sus estudios sobre el particular, y no pasa día sin que los diarios políticos traigan algún artículo que se ocupe de esta importantísima materia. Como consecuencia lógica de esto, tratándose de una ciencia que tiene uno de sus más firmes apoyos en la experimentación, y que, por lo mismo,

siempre han de resultar ligeras diferencias en las apreciaciones y en los hechos que á ella se refieren, aparecen ante los ojos de los profanos palmarias contradicciones en los juicios de los sabios, confusión y oscuridad en la ciencia.

Por todas partes no se oye más que los médicos son unos ignorantes y que la medicina es una farsa, dándose el triste espectáculo de ver al vulgo constituido en juez de los que profesan la ciencia y hasta de la ciencia misma. Pues bien; todo procede, en nuestra opinión, del afán immoderado, que hoy más que nunca existe, de tratar de una manera poco seria las altas cuestiones de aquélla y de no haber escogido el terreno á propósito los sabios (y perdónese nuestro atrevimiento) para ilustrar al público en tan delicada cuestión.

En buen hora que los que hayan hecho estudios especiales den á luz sus trabajos y que cada uno defienda con el entusiasmo que le presten sus convicciones este ú el otro sistema; pero creemos, y no nos cansaremos de repetirlo, que no es el procedimiento adoptado el que corresponde, ni el que ha de dar mejores resultados.

Reúnanse las notabilidades médicas, y después de someter á la piedra de toque, ó sea la experimentación, el objeto de sus estudios, que señalen la norma de conducta que deba adoptarse y propongan el plan que consideren más adecuado: entónces ya no ofrece inconvenientes dar publicidad en los periódicos diarios á sus trabajos; pero hasta tanto, á los profesionales es á los que únicamente compete ocuparse de lo que á la ciencia se refiera, y no dar lugar á que los noticieros, fundándose en pequeñas diferencias que hoy existen entre algunas lumbreras de la medicina, desorienten á la opinión y contribuyan al desaliento, hoy precisamente que es cuando más se necesita de que haya fe en la medicina y confianza en los médicos.

JOSÉ PANDO Y VALLE.

REVISTA MENSUAL ESPECIAL PARA «LOS DOS MUNDOS.»

Puerto-Rico.—La *Compañía trasatlántica española* y dos de sus buques.—El viaje á Colon.—El mar Caribe.—Venezuela.—El *Magdalena* y las costas de Colombia.—Cartagena y Colon.—Aspinwall y *La Panamá Railroad Company*.

Sr. Director:

Habiendo estado en viaje todo el mes de Julio, la presente revista ha de referirse á los países que he visitado y á las observaciones que durante tan larga excursión hice, en la parte que consideré de mayor interés y conveniencia general para los lectores de su periódico.

La isla de Puerto-Rico, que recorrí después de la de Cuba, dejó en mi ánimo la más favorable impresión por el adelanto de la industria agrícola y por la dedicación de sus habitantes al trabajo, que mantienen en aquel hermoso territorio un estado de relativo bienestar ofreciendo lisonjeras esperanzas para el futuro.

Por algunos de sus lados Puerto-Rico se pronuncia en elevadas sierras, sin que sea uniforme su topografía, porque por otros sitios es tan baja la posición de sus terrenos que con dificultad se divisa la costa sobre el mar.

Con varios puertos y buenas bahías, con numerosos ríos que fecundan sus hermosos campos, con una potente vegetación y con grandes elementos que garantizan su riqueza agrícola, impera por toda la isla un espíritu de progreso opuesto á desórdenes ni intenciones revolucionarias, y es seguro que no hay quien deje la senda de laboriosidad y asiduo trabajo, precursor del más evidente engrandecimiento, para lanzarse á las eventualidades de luchas en que se compromete el porvenir, la riqueza pública y el buen nombre de pueblos cultos. Serían allí imposibles guerras como la última de ocho años en Cuba, y descabelladas empresas como la de Agüero ó de cual-

quiera otro que pretendiese causar la ruina pública por satisfacer ilegítimas aspiraciones.

La ciudad más importante es San Juan, con puerto cómodo, aunque de difícil entrada por las peligrosas rocas que hay en su embocadura. Tiene tan extensa como alegre y hermosa bahía.

Capital de la isla, protegida por fortificaciones que la hacen inexpugnable, y dotada de cuantos elementos caracterizan á pueblos importantes, ya por sus condiciones materiales ó ya por su rango político, forma plano inclinado, teniendo calles de regular anchura, buenos edificios y agradables paseos. Los atractivos de San Juan guardan armonía con su importancia como asiento de las autoridades superiores y centro de todo género de recursos para los diversos pueblos de la isla.

Desgraciadamente no se encuentra hoy en una de sus mejores épocas por el decaimiento comercial, en virtud á la baja del precio de los azúcares, que constituyen la parte más esencial de su riqueza. Si en relación con el estado del país el Gobierno de la Península atiende sus más legítimas exigencias, Puerto-Rico se desenvolverá en ventajosas condiciones, tanto en la parte moral como material, sin que dejen de realizarse importantes proyectos que tiendan á su engrandecimiento y bienestar, porque en ello están muy interesados ricos hacendados y propietarios de extensos territorios.

* * *

Quien hasta ahora tiene el monopolio del comercio marítimo con los puertos de la isla y los de Cuba, es la Compañía trasatlántica de vapores-correos, ántes de A. Lopez y Compañía.

Esta empresa ha llegado á ser un coloso, mediante la protección que en todos sentidos tuvo y conserva del Gobierno de la Península.

Cuenta actualmente con más de cuarenta buques de vapor, habiendo adquirido también los mejores de los que constituían la flota del Marqués de Campo.

Es difícil que en los viajes trasatlánticos ninguna otra empresa establezca competencia, porque nadie como ella puede gozar de tan enormes ventajas, que con varias formas le son prodigadas, ni tampoco ofrecer mayores facilidades para fletes y pasajes en el momento que lo considere oportuno.

Fuerte subvención por su cualidad de vapores-correos, favorables contratos para la conducción de fuerzas del ejército y sus jefes á las Antillas, y exención de multas, en que si llega á incurrir nunca se hacen efectivas, tales son las diversas maneras con que el Gobierno de España ha contribuido á los notables progresos de tan poderosa empresa, cuyo capital, según cálculo autorizado, excederá de 25 millones de duros.

En uno de sus vapores hice el viaje á Cuba, teniendo ocasión de visitar otro en Puerto-Rico (el *Antonio Lopez*), que llegó al puerto de San Juan el 10 de Julio.

Al observar dicho buque, no es posible prescindir de establecer parangón entre él y la embarcación que me condujo, por honor mismo ó al menos por conveniencia de la empresa.

El *Antonio Lopez* es un magnífico vapor de reciente construcción que responde á todos los adelantos y exigencias de los tiempos modernos y que encierra las mayores comodidades para viajeros. ¡Qué enorme diferencia entre ese buque y *El Pasajes*!

Sucede en este caso aquello de que los extremos son viciosos, porque así como el *Antonio Lopez* es excesivamente bueno, *El Pasajes* es extraordinariamente malo.

En aquél, aparte de las condiciones materiales del buque, que son ventajosas por su capacidad, distribución acertada, seguridad y lujo, impera el orden y el método, la formalidad y la exactitud. En *El Pasajes* es todo lo contrario. Buque viejo y malo, sin comodidades ni condiciones para el transporte de personas, serviría cuando más para la conducción de mercaderías.

Sin embargo, la despreocupación de la empresa llega al extremo de admitir hasta pasajeros de primera clase.

Éstos, por el elevado precio que pagan, son siempre muy atendidos y considerados en todas las empresas y lo mismo en los vapores trasatlánticos de la Compañía de Lopez.

El Pasajes, aunque vapor costero, debía estar en idénticas condiciones á los otros por el considerable número de días que dura el viaje y por el precio de cada billete.

En primera clase hay que luchar con dificultades insuperables para conseguir siquiera medianas comodidades.

Camarotes estrechos y en pésimo estado, aún de aseo, servicio malo é insoportable comida; he ahí el resumen de los alicientes que ofrece *El Pasajes*.

No han sido, pues, muy propicias las condiciones en que hice el viaje á Colon.

Desde New-York hay vapores que recorren la distancia hasta dicho punto en ocho días. *El Pasajes*, veintiseis es el tiempo mínimum que emplea, sin duda por las muchas escalas que hace.

Hay otra grave dificultad, y es lo poco escrupulosa que se manifiesta la empresa en la admision de toda clase de personas, siempre que abonen el precio respectivo de cada clase.

Para los pasajeros de segunda, casi no hay literas; de manera, que en un viaje que como el que relato tuvieron la feliz idea de tomar billetes en esa categoría una comparsa de diez ó doce *ninfas de genio alegre*, fueron alojadas en la cámara de primera clase destinada á señoras que viajan solas y en otros camarotes de primera tambien.

La empresa deja de advertir hecho de esa índole á las familias dignas que adquieren billete de pasaje en primera para el mismo viaje. Y la consecuencia inmediata es muy lógica. Se encuentran á bordo confundidas señoras honestas con gente *non sancta*, pagando aquéllas primera y éstas segunda clase.

Otra consecuencia. Las *ninfas*, careciendo de círculo en que poder alternar, porque los demás viajeros tratan de aislarlas, buscan sus relaciones y simpatías en la dotacion del buque.

A bordo de *El Pasajes* han tenido lugar escenas que hay que renunciar á describirlas por lo asquerosas, pero que al ménos deben indicarse para evitar ulteriores sorpresas de personas honestas y de buen vivir.

Bastará decir que, pasajeros que tenian por objeto recorrer sólo de un punto á otro de la isla de Puerto-Rico y que, por consiguiente, hacian corto viaje, al entrar en el buque se admiraban de que los marinos, *marineros*, maquinistas y hasta empleados de los más inferiores, todos fuesen *casados*. Pero cuando analizaban con alguna detencion la clase de las *ninfas* y su número, entónces comprendian la trascendencia de su error. En efecto, existian ciertos vínculos, pero eran clandestinos. No habia matrimonio legal; sólo concubinato durante el viaje...

Saliendo del puerto de Ponce, última escala de *El Pasajes* en Puerto-Rico, y dirigiéndose á las naciones del Sur del continente, tiene lugar la navegacion del mar Caribe.

Los marinos, generalmente, toman ciertas precauciones cuando entran en sus aguas. Ya tienen experiencia de lo fáciles que son desgraciados accidentes, no siempre posibles de evitar, ni siquiera de tomar ciertas medidas que atenúen sus efectos.

Ese mar, que se extiende por amplísima zona, hállase ordinariamente agitado por los fuertes vientos que en él reinan y por las frecuentes turbonadas que, formándose instantáneamente, descargan cuando parecia ofrecer el horizonte las seguridades de un tiempo invariablemente bueno.

Las primeras horas que siguieron á la entrada en el Caribe pasaron en calma. No se notó diferencia alguna en relacion con los días anteriores de navegacion por el Océano que, siempre tranquilo, permitió un viaje tan agradable como exento de peligros, porque nunca los hay tan grandes en los varios accidentes que pueden ocurrir como en los temporales, cuyas desastrosas consecuencias son incalculables.

Al siguiente día de navegacion por el Caribe, presentáronse fuertes vientos; á éstos siguieron copiosas lluvias; el mar, agitado hasta alcanzar colosales proporciones, coronó aquel sublime espectáculo de la naturaleza. El temporal era completo. Hubo momentos en que el oleaje creció de tal modo, que parecia

dominar el buque, por todos lados azotado, haciéndole perder el equilibrio en su marcha y ocasionando fuertes movimientos de babor á estribor que lo exponian, segun opinion de algunos pasajeros, á inminente peligro de perderse.

Quiso la suerte que todo no pasara de sustos y preocupaciones. Al tercer día, con la proximidad á las costas de Venezuela, desaparecieron los menores indicios de peligro y los más injustificados sobresaltos de cierto número de personas.

La Guayra, primera poblacion á que arribamos, está situada al pié de los Andes, en las proximidades del mar. Aquella elevada montaña, cuya base es el asiento de la poblacion por la extraña forma de sus cumbres y por la posicion topográfica dominando hacia el lado opuesto la capital de la República, se denomina *Silla de Caracas*.

Guayra cuenta escaso número de habitantes. De origen moderno, son sus calles anchas y sus edificios elegantes; pero carece de establecimientos públicos importantes. Elévase en el centro de la plaza principal una estatua ecuestre en bronce del General Guzman Blanco.

Poco nos detuvimos allí, salvando luégo en ocho horas la distancia que hay á Puerto-Cabello.

La importancia comercial de esta poblacion, tambien perteneciente á Venezuela, no es del todo nula, porque en su puerto hacen escala muchos buques norte-americanos, españoles y franceses, introduciendo artículos de diversas clases, indispensables para el consumo del país.

Próximo al muelle hay un precioso jardin con plantas y arbustos de mérito, palmeras, almendrones y vistosos tamarindos.

La formacion de ese jardin data de la época en que Guzman Blanco gobernó por primera vez la República.

Sobre una de las cuatro puertas de fierro que conducen al interior, hay en gruesos caracteres un letrero que, por lo significativo, no debo dejar de transcribir. Dice así: *La victoria de Abril y sus preciados frutos, libertad, paz, instruccion popular, orden, progreso, civilizacion, patria regenerada; he ahí los títulos de Guzman Blanco al amor y á la gratitud de sus concidadanos*.

En cuanto á condiciones materiales, Puerto-Cabello deja mucho que desear. Es poblacion pequeña y poco adelantada. Escasea el número de calles anchas y rectas é igualmente el de edificios buenos y de construccion moderna.

El caudaloso Magdalena, rio que desemboca en el mar Caribe, aún cuando es admirado por los marinos, lo consideran algo temible.

El Pasajes lo atravesó próximo al sitio donde tiene lugar la union de las aguas, y no deja de ofrecer curiosidad la confusion de las corrientes amarillentas de rio con las azuladas y cristalinas del mar que pierden su colorido tan pronto se mezclan unas con las otras.

Pasando frente á las bocas del Magdalena, la direccion de las corrientes hizo muy sensible el movimiento del buque, que no pudo resistir la violencia de las aguas en sentido contrario á su marcha, á lo cual llaman los marinos *mar de proa*.

El color amarillo oscuro de las aguas en la extension abarcada por la vista, las oscilaciones bruscas y continuadas de babor á estribor y el cambio general de domicilio en personas y cosas dentro del buque, se prolongaron por espacio de dos horas, volviendo luégo todo á su normal estado anterior.

A las costas venezolanas han sucedido las del territorio colombiano, que recorrí hasta Colon y que seguiré hasta más allá del istmo de Panamá, porque esa República se extiende por el Océano Pacífico hasta la frontera de Costa-Rica.

Después de pasar por el puerto de Cabanillas, donde no hay poblacion inmediata, en pocas horas arribamos á Cartagena de Indias.

La importancia social y comercial que en antiguas épocas tuvo Cartagena ha desaparecido totalmente. Sus muros y fortificaciones, sus edificios

anteriores á la independencia y sus tortuosas y solitarias calles, le dan un aspecto triste y sombrío. La calma de los cementerios ha sustituido al movimiento de los negocios comerciales, al tráfico y actividad de las industrias, siquiera fuesen agrícolas y pastoriles.

Cartagena es hoy un cadáver. Su poblacion escasa, indolente y atrasada, es casi toda de raza etiópica ó mestiza con la del país. No hay hábitos de trabajo, ni por consiguiente espíritu de progreso. Todo esto, unido á la plaga de la langosta que durante algunos años persevera en extensa zona de aquel territorio, hacen de la capital del Estado de Bolívar una poblacion pobre y desgraciada, motivando continuadas y numerosas emigraciones.

Colon, á donde llegué en treinta horas desde Cartagena, no se parece á ninguna poblacion europea ni americana y es posible que sea incomparable con puntos de las restantes partes del globo.

Se compone de una considerable cantidad de casas de madera construidas sobre estacas y de un número de calles, ó mejor dicho, focos de inmundicias, porque son las vías públicas el depósito general de todos los residuos y basuras que arrojan desde las casas de los sitios accesorios.

Por debajo de las casas corre el agua corrompida y las inmundicias con igual profusion que en toda la longitud de las calles.

Consecuencia de este estado de cosas son las frecuentes calenturas y enfermedades de diverso carácter pernicioso que diezman la poblacion, privando de buena salud aún á los que con dificultad logran salvar la vida de violentísimos y mortales ataques.

Dejándonos guiar por el criterio de los norteamericanos, habíamos prescindido de llamar á esa última parte de Colombia por su nombre propio y en el idioma patrio. Los *yankees* pretenden que la estatua de *Aspinwall*, colocada en sitio próximo á uno de los muelles, dé nombre á la poblacion. ¡Siempre sus tendencias de imposicion!

No es eso todo.

De Colon á Panamá han establecido una línea férrea, cuyo monopolio ejercen á su sabor, sin que ni el Gobierno de Colombia pueda impedir la explotacion que hacen verdaderamente escandalosa.

El precio de los pasajes para *extranjeros* es de 25 pesos oro americano, y no pagando en esa moneda reciben cualquiera otra con el aumento del 25 por 100. Para *colombianos* sólo vale 10 pesos.

Los fletes para mercaderías en general son medio peso por cada pié cúbico inglés, con el aumento respectivo en otra clase de moneda. Está suprimido el flete por peso; sólo hay el de volúmen.

De manera que el extranjero que atraviesa el istmo ha de pagar 31,25 pesos si no tiene 25 en oro americano, además de lo que importe el equipaje, segun estricta cubicacion.

La *Panama Raibread Company* es, pues, la línea férrea más cara de todo el mundo. El tiempo que emplea en cada viaje no llega á cuatro horas. Esto acaba de explicar la absoluta falta de equidad en los precios.

Saluda al Sr. Director muy cordialmente, quedando á sus órdenes su amigo y servidor,

FRANCISCO DE LA FUENTE RUIZ.

Panamá, Agosto 1884.

CORRESPONDENCIA DE CUBA

De nuestro inteligente y estimado corresponsal de *Santiago de Cuba* hemos recibido la siguiente carta, que seguramente verán con el interés que merece nuestros lectores.

Sr. D. Jesús Pando y Valle.—Madrid.

Muy distinguido amigo: La gravísima situacion por que este infortunado país está atravesando, ha tenido embargada por completo toda mi atencion, como que heria con toda su fuerza á mis intereses, y no me permitia un momento con tranquilidad de ánimo para dedicárselo á Vd., confiando que, en fuerza de las razones aducidas, perdonará mi falta de atencion.

Terminado en 30 de Junio pasado el contrato social de Galan hermano y Compañía, la casa de la Habana pasó á ser propiedad de uno de los socios, el Sr. D. José María Galan, y de la casa que teníamos en esta ciudad se hizo cargo la razon social Herrera, Rodriguez y Compañía, importadores de tejidos en Santiago de Cuba, y de la cual soy uno de sus gerentes: con tal motivo, no sólo me permito poner á su disposicion esta casa mercantil, sino los servicios personales de sus socios, muy especialmente los míos.

Supongo que á la vista del cuadro aterrador que presenta la isla de Cuba, si Vd. tuvo la suerte de hallar un Luna que se lo pintara con tanta realidad como pintó aquél el *Spoliarium*, habrá confesado usted que no eran exagerados los males que en alguna de mis cartas veía en el porvenir de esta tierra, males que se desarrollaron con más violencia é intensidad de lo que me figuraba y que han causado y causarán pérdidas enormísimas.

Y no es esto lo peor; lo grave es que los gobiernos sabiendo todo aquello, en vez de procurar salvarnos con remedios radicales y enérgicos, nos mandan emolientes y buenas palabras, si el tratado de comercio con los Estados-Unidos no es tan liberal y tan amplio como lo exige la condicion esencial del principal producto de Cuba.

El presupuesto de 28 millones es una farsa, porque hay la seguridad absoluta de que no se cubrirá, pues al estado á que llegó la riqueza de este país no le es dado dar más de 20 millones, y con apuros.

¿Por qué en el presupuesto de Guerra nos dejan dos Generales como Subinspectores de artillería é ingenieros, no habiendo más que un batallon de cada una de esas armas? ¿Para qué nos dejan en el de Marina un arsenal, en donde se no hace ni una paila ni se limpia un buque, pero donde hay un personal y un gasto dispendiosos? ¿De qué nos sirve la maestranza de artillería? ¿qué beneficios nos reporta la pirotecnia?

¿Y ese ir y venir de empleados de Hacienda, en donde con la mitad del personal, dirigido con acierto, podríamos estar mil veces mejor servidos?

¿Y hasta cuándo el Banco Hispano-Colonial ha de estar chupando lo mejor y la parte principal de las rentas del Estado, boa monstruoso que concluirá por tragarse á Cuba, mientras los que visten y dan de comer al ejército no cobran, y al empleado se le deben dos, tres y cuatro meses? Si esto es moralidad, si esto es gobernar y administrar con justicia, y los gobiernos que tales cosas permiten no se tapan la cara avergonzados, reniego de ellos y de cuantos elementos contribuyen á sostenerlos, y, si fuera posible, hasta de la nacion que los tolera y los consiente.

¿Cómo se reirá Vd. de mi candidez! Qué quiere usted, yo no concibo sino las cosas como deben ser dentro de la justicia y del derecho. España, al consentir en la ruina de Cuba, no piensa, sin duda, en lo que ella perderá más tarde; si hoy no consiente en sufrir algun perjuicio á trueque de poder seguir explotando á estas provincias, día llegará, y no lejano, en que su jugo se acabe, y entónces de nada valdrá mesarse los cabellos.

Si con todo lo dicho no le proporcioné á Vd. ninguna idea que valga, por lo ménos le habré demostrado que le estimo, y que me place darle á conocer mi parecer sincero.

Y doy fin á esta carta, repitiendo á Vd. el gusto con que veo el interés que se toma por la union de España con los países americanos, de cuya política podríamos sacar mucha honra y provecho.

Reitera á Vd. las seguridades de su consideracion y aprecio su atento seguro servidor Q. B. S. M.,

LAUREANO RODRIGUEZ.

Santiago de Cuba, Agosto de 1884.

BIBLIOGRAFIA

Antiguos alfabetos filipinos, por T. H. Pardo de Tabera. Lausanne: 1884, Imprenta de Jaumin hermanos.

Desgraciadamente en España se lee poco, sobre todo si se trata de lectura seria y, lo que es concurdante, la opinion pública tiene poca fuerza; si no fuera así, tendria un gran efecto la consideracion del hecho, todos los dias comprobado, de que la inmensa

mayoría de los hijos de Filipinas que vienen á Europa á estudiar, muy pronto llaman la atencion por sus adelantos en las ciencias, en la literatura y en las artes, y esto á la vez que siguen con lucimiento sus carreras.

De varios de esos hijos de un país que olvidamos frecuentemente, porque lo creemos en estado salvaje, dándose aquí con ello una prueba de ignorancia, nos hemos ocupado, y toca hoy el turno al jóven médico D. Trinidad Pardo de Tabera¹, que ha hecho sus estudios en París y acaba de publicar el folleto cuyo título hemos colocado á la cabeza de estas líneas, aunque no por completo, pues en su modestia le llama «Contribucion que paga al estudio de la historia de Filipinas,» que está por escribir, salvo en la parte referente á sucesos con dejos de maravillosos del género guerrero ó religioso: la espada y la cruz, que son las dos únicas cosas de que nos enorgullecemos haber manejado; por eso, habiendo recorrido todo el mundo, hemos dejado tan poco de lo que constituyen los elementos de la civilizacion moderna.

El trabajo del Sr. Pardo cita á los que han dicho algo de algun que otro alfabeto filipino; descubre sus errores; hace ver su analogía con el sanscrito en el sonido de las consonantes, y nos presenta en un cuadro sinóptico los diversos alfabetos del archipiélago hispano-malayo, demostrando una erudicion envidiable.

Está dedicado el escrito al Dr. Blumentritt, de Austria, que tambien se ha ocupado del lenguaje de los filipinos, como tantos otros austriacos y alemanes, mientras á nosotros no nos inspiran las Filipinas más que el interés de tenerlas para colocar empleados recomendados por los muñidores de elecciones en la Península.

Recomendamos este trabajo del Sr. Pardo á los que se interesan por el archipiélago, y anunciamos que, con autorizacion de dicho escritor, estamos traduciendo del francés para *Los Dos Mundos* un escrito sobre los conocimientos médicos de los filipinos, que publicó en el *Journal de Medecine de Paris*.

G.

MISCELÁNEA

Han llegado por primera vez á esta redaccion los siguientes periódicos: *Our Dumb Animals*, de Boston; *La Voz Nacional*, *La Regeneracion*, *El Deber* y *El País*, de Bogotá; *El Progreso*, de Medellin (Colombia); *La Caridad*, del Salvador; *El Guatemalteco*, de Guatemala; *El Liceo Antioqueño*, de Medellin, y *Le Temoignagé*, de Paris. Saludamos con mucho gusto á los estimados colegas.

Tambien hemos recibido la *Memoria de los ramos de Relaciones Exteriores, Justicia y Cultos, presentada al Poder legislativo de la República del Salvador*, por el Ministro Dr. D. Salvador Gallegos; *Juicio crítico del Diccionario filológico comparado de la lengua castellana*, del Dr. D. Alberto Navarro Viola, de Buenos Aires, y *El Gran Problema*, novela original, por Don Juan de la Cerda (Biblioteca del Cosmos), de los cuales nos ocuparemos oportunamente en la Seccion bibliográfica.

Asimismo hemos recibido un ejemplar de *La Estacion*, periódico de modas para señoras, editado en idioma español. Contienen los 24 números que se publican durante el año más de 2.000 grabados en negro, figurines iluminados, patrones trazados y labores para las señoras, siendo tal vez el único que enseña de una manera práctica y sencilla el corte de las prendas y la ejecucion de toda clase de labores.

Se publican dos ediciones, una económica y otra de lujo sumamente baratas, á 12 francos por año la primera y á 21 francos la segunda.

Se suscribe en todas las librerías, y en París, 10, rue Montyon, en casa de I. Manjon Gonzalez.

Con satisfaccion hemos sabido que á nuestro particular y estimado amigo D. Rafael de Burgos y Jimenez,

¹ En el concurso de 1882 la Academia de Medicina Española premió sola su *Memoria*.

nez, de Lucena (Córdoba), le ha sido concedida Real cédula de sucesion en el título de Marqués de Montemorana por fallecimiento de su señor padre, que lo venia poseyendo.

Este título, que data del 1730, fué otorgado á sus mayores como recompensa de heróicos sacrificios consagrados á la patria, debiendo considerarse como uno de los fundadores de la notable iglesia de San Isidro el Real de Madrid, por haber contribuido á su reedificacion con una respetable suma.

Damos la enhorabuena á nuestro dicho amigo.

Un periódico de Berlin ha publicado la siguiente estadística: Europa cuenta 148 millones de católicos-romanos, 70 millones de ortodoxos griegos y 71 millones de protestantes. Las tres razas principales europeas tienen: la latina 97 millones de individuos; la germánica 95, y la eslava 82 millones. El catolicismo lo constituye la raza latina y 14 millones de la germánica; el protestantismo lo constituye principalmente la raza germánica.

Los que persiguen el ideal de unir la Inglaterra con el viejo continente no desisten de su empeño, en vista de que una nueva empresa ha presentado á las Cámaras francesas el proyecto de ley con que se pretende resolver el problema definitivamente.

Tanto interés en este asunto por parte de Francia está justificado ante el empeño que tienen las compañías de ferro-carriles de esta nacion de hacer el comercio de Inglaterra con el centro de Europa, y sobre todo con su extremo Oriente, que ciertamente representaria enormes ganancias. En cambio, los navieros ingleses ven un peligro en cada tentativa que se hace para unir su isla con nuestro continente, y desde luego, apoyándose en el sentimiento patriótico de la defensa nacional, oponen tales obstáculos, que en seguida dan al traste con semejantes proyectos; así han imposibilitado la realizacion del túnel submarino, en cuyas obras comenzadas se habian gastado recientemente algunos millones por vía de ensayo.

Ahora se intenta un puente tubular sobre apoyos tan altos, que permitan la circulacion de toda clase de buques. La longitud del puente será de 36.000 metros. La profundidad media del mar en la línea que se trata de recorrer, es de 23 metros, lo que supone un gasto enorme para el establecimiento de los machones, sobre todo, teniendo en cuenta la resistencia que deben presentar á las fuertísimas corrientes que las tormentas desarrollan en el Canal de la Mancha.

Hay dos puntos intermedios en la línea, que son dos especies de bancos de piedra, llamados Colbart y Barna, los cuales, hallándose casi á flor de agua, facilitarán algun tanto las obras.

Los puntos de union son Folkestone y el Cabo Grinez.

Se supone por los ingenieros que han fondeado el mar, fijando puntos de 50 en 50 metros, que esta empresa ofrecerá ménos dificultades que el célebre puente de Breokliyn, que tiene de luz 436 metros, y cuyas pilastras miden una altura de 115 metros sobre el nivel de las aguas.

En breve empezarán los inconvenientes de la Inglaterra ante los temores de una invasion, que es la mulletilla, segun hemos dicho, para oponerse á la realizacion de esta obra, la más colosal y honrosa que pudiera ejecutarse en el presente siglo.

PRECIOS DE SUSCRICION

ESPAÑA Y EXTRANJERO

	Semestre.	Año.
Madrid....	6,50 ptas.	12 ptas.
Provincias.....	7 »	12,50 »
Extranjero.....	15 »	25 »

PROVINCIAS ULTRAMARINAS Y REPÚBLICAS AMERICANAS.

Á PAGAR EN ORO.

Cuba y Puerto-Rico.....	3 pesos fs.	5 pesos fs.
Filipinas y Repúblicas americanas.....	3 »	5 »

La correspondencia se dirige á D. Jesús Pando y Valle, calle de Ruiz, 18, segundo, Madrid.

MADRID.—Imp. de Moreno y Rojas, Isabel la Católica, 10