

Los padres, cuyos hijos se encuentran en los dos primeros casos, deben cultivar el poco oído que posean para que puedan hacerse más fácil la educación.

Para conocer los síntomas que la sordid-mudez presenta, puede decirse: que cuando los niños arrastran los pies para andar; cuando su respiración no es tan continuada que la de los niños que oyen; pero sin fuerza; cuando vengamaplastados los huesos de detrás de las orejas; cuando se vea que su mirada tiene algo de particular siendo unas veces penetrante y fija, y vaga é inquieta otras, son indicios ciertos de que puede la sordid-mudez; siendo corroboradas todas estas observaciones cuando en vez de hacer uso del lenguaje articulado, se expresan con ciertas posturas ó movimientos que es lo que se conceptúa como su idioma natural. La edad en que estas consideraciones han de ser atestigüadas, no puede afirmarse, pues esto depende del desarrollo físico del individuo. Los padres pues, así que conozcan á ciencia cierta el estado de sus hijos, no deben abandonarlos como se ha venido haciendo, sino hacerles estar con sus familias, hacerles asistir á fiestas religiosas, y por conclusion comenzar con ellos el principio del desarrollo intelectual.

Pues bien, consiguadas las presentivas causas que en la sordid-mudez influyen; ¿podrá decirse que abaca á la inteligencia sus efectos? No verdaderamente; la sordid-mudez no ataca más que el oído, y el que las padecen tiene solamente su defecto físico, pero no es imbecil; ni se encuentra incapacitado. Sin embargo, ¿qué prerrogativas se conceden en España á los sordos-mudos en vista de su degraado estado y cuáles tienen en el extranjero? Para no presentar ejemplos modernos y de los cuales tenemos infinitos todos los días, verémos al célebre Juan Massieu, discípulo del abate Sicard, quien presentándose á los tribunales franceses, y reconocido é examinado que fué, le concedieron la representación propia, sirviendo esto de regla general para iguales casos.

Antes de este suceso y en tiempo del respetable L'Épée ya consideraron á los sordos-mudos con derecho á los gozes de ciudadanía; pero con esa causa, tales prerrogativas se hicieron públicas, siendo acogidas con regocijos muestras de aprobación. En España, en tanto, se han presentado varios casos en tiempo antiguo, y se les ha concedido el mismo derecho; por cuya razón, es hoy más sensible el observar lo que hace algunos años se viene ventilando ante nuestros tribunales: cuando los mudos eran considerados como corruptores ó guiados por el genio del mal; cuando se ignoraban los especiales métodos de educarlos; cuando aun no se conocían las reglas pedagógicas; bien estaba que se les diese una salvaguarda que mirase por ellos y sus personas; pero hoy ya, que las circunstancias han variado completamente; hoy que la Sociedad les abre los brazos y los recibe como hijos desgraciados á quienes agobia el peso de una desgracia; hoy que han llegado á la mayor perfección posible tanto los medios de sustituir al lenguaje articulado como los medios de instruirlos; hoy que la ciencia de educar es conocida en todos los puntos españoles; y hoy, por fin,

lona, era arrastrado por la locomotora llamada *Tordera*, nueva y hermosa máquina de gran fuerza y de ingenioso movimiento, que salva con facilidad asombrosa las curvas, hasta en las pequeñas pendientes. Dicha máquina, de un sistema desconocido en España, es de las llamadas de *Boque*, salida de los talleres de *Slautrighter* Gruning y compañía, de Bristol. Dirigíala el esperto director mecánico de los talleres de la Sociedad, Mr. Witha. Hasta llegar á la ciudad de *Tordera*, el tren marchó con acelerada rapidez. Desde este punto hasta el *Tordera*, hizo diferentes altos, para que todas las personas inválidas pudieran reconocer, apreciándose en todo su justo valor, los importantes y grandiosos trabajos que con animoso esfuerzo de arte y con energía actividad se han llevado á efecto en menos de veinte meses.

Para vencer las irregularidades y los accidentes del terreno, han tenido que emplearse grandes esfuerzos, especialmente al pie de las escabridas costas de *San Pol* y de *Caballa*, en los que no parece sino que el arte se ha propuesto luchar con la naturaleza. Que lo ha hecho con prez y gloria atestigüalo el túnel de *San Pol* que mide 240 metros, y los varios que existen hasta *Caballa*, especialmente los de *Cabra* y *Torrca* que miden 503.

Los trabajos de la línea hacen honor al director facultativo de la misma D. Joaquín Carreras. La decoración de la entrada á dichos túneles es sencilla, pero de muy buen gusto, siendo notable la que existe frente de la citada villa de *Caballa*, situada casi debajo del magnífico faro que acaba de construirse y que debe inaugurarse uno de estos días.

La obra magna, la empresa verdaderamente gigantesca, es el grandioso puente de hierro, con estribos de piedra, de mas de doscientos metros de extensión, y de 11,000 quintales de peso, colocado sobre el *Tordera*. Es trabajo completamente acabado, nuevo en su clase, y que escitó la atención y el aplauso de todas las personas inteligentes. Al pie del mismo, al igual que en las demás poblaciones del tránsito, había multitud de personas que saludaban a borrozas la llegada del tren, en cuya máquina engalanada con gornaldas de flores, tremolaban varias banderas nacionales.

La bendición tuvo efecto delante de la estación llamada de *Tordera*, situada frente de esta villa, pero en la orilla opuesta del río y al pie de la carretera real de Francia.

Estado de los ferro-carriles españoles. Varias veces nos hemos ocupado del progreso de las vías férreas en nuestro país, registrando cuidadosamente en nuestras columnas todo lo que puede dar una idea clara y exacta de tan interesante asunto. Terminada este año la legislatura, podemos ya saber fijamente cuáles son las líneas concedidas hasta la fecha, de las cuales y de las que se hallan en construcción nos ocuparemos, sin insistir sobre las que ya se esplotan, porque estas son ya bien conocidas de nuestros lectores.

Es de hallar en construcción mas de 1,400 y es esplotado 1,223, incluyendo los 49 de que consta la sección de *Mogente* á *Almansa* últimamente abierta, y los 483 de *Serilla* á *Jerez*, que recorren ya las locomotoras y que muy pronto han de abrirse al servicio público. De estas kilómetros, 372, se han entregado á la explotación en este mismo año.

Ademas de los ya citados se han de 3,000 los kilómetros que componen las líneas votadas ó para cuya concesión está autorizado el gobierno. Señalaremos las líneas que están en construcción ó se hallan concedidas.

FERRO-CARRILES EN CONSTRUCCION.

Nombre de la línea	Kilómetros.
Ferro-carril del Norte.	633
de <i>Dueñas</i> á <i>Alar</i> .	90
de <i>Guadalajara</i> á <i>Zaragoza</i> .	286
de <i>Alcázar</i> á <i>Ciudad-Real</i> .	142
de <i>Zaragoza</i> á <i>Alcázar</i> .	182
de <i>Tudela</i> á <i>Bilbao</i> .	247
de <i>Maurea</i> á <i>Zaragoza</i> .	301
de <i>Arenys</i> á <i>Santa Coloma</i> .	36
de <i>Granollers</i> á <i>Santa Coloma</i> .	39
de <i>Santa Coloma</i> á <i>Gerona</i> .	29
de <i>Montblanch</i> á <i>Raus</i> .	28
de <i>Puerto-Real</i> á <i>Cádiz</i> .	28
de <i>E. Niel</i> y <i>Belmez</i> á las <i>Ventas de Alcolea</i> .	65
de <i>Barcelona</i> á <i>Sarriá</i> .	8

Entre las líneas en construcción deben contarse en primer lugar el camino de hierro del Norte de España, cuyos plazos de terminación vancean: en la sección de *Madrid* á *Avila* en 18 de octubre de 1861; en la de *Avila* á *Valladolid* en igual fecha de 1860; en la de *Valladolid* á *Burgos* en 23 de febrero de 1860, y en la de *Victoria* á *Irun* en igual fecha de 1863. Ademas el ramal del *San Isidro* de *Dueñas* á *Alar* en 23 de febrero de 1860. El estado de los trabajos, especialmente en este último ramal y en las secciones de *Valladolid* á *Burgos*, segun las noticias de que se hallan al corriente nuestros lectores, hacen confiar fuertemente en la próxima apertura al servicio público de gran número de kilómetros.

En el de *Isabel II*, ó sea de *Aiar* á *Santander*, parece que se trata de formar el plano definitivo para ejecutar el trazo de *Moranca* á *Bárceña* que aun es hoy de carretera.

En el ferro-carril de *Macrid* á *Zaragoza*, continúan las obras en toda la línea. Las dificultades que ofrece el terreno retrasa el adelanto de estos trabajos á pesar de la buena voluntad de la empresa constructora: para comprender estas dificultades, es preciso haber atravesado aquel país quebrado y montuoso especialmente hacia *Riela*, *Almunia* de *Doña Godina* y el puerto de *la Muela*. Para tener una idea aproximada, basta saber que en la sección desde *Calatayud* á *Embida* habrá que ejecutar cinco túneles; uno de 365-35 metros, otro de 780-89 metros, otro de 904-98 me-

tres; otro de 106-62 metros y otro de 99-35 metros; ocho puentes con 237 metros de luz; tres puentes con 12 metros de luz; nueve alcantarillas, 43 tagas, siete pasos inferiores y ademas 21 variaciones de caminos y corrientes, de ellas un desvío de rio con muro de defensa. La esplotación exigirá aproximadamente 138,000 metros cúbicos de desmonte y 430,000 de terraplén con 14,259 metros cúbicos de mampostería de varias clases en muros de defensa y contención.

No presenta las mismas dificultades el de *Alcázar* de *San Juan* á *Ciudad-Real*, cuya terminación está marcada en la concesión para 8 de julio de 1864. El de *Zaragoza* á *Alcázar* que debe terminarse para 9 de octubre de 1863, ha sido ocluido, como saben nuestros lectores, á una Compañía, en la que figura el conocido banquero M. J. Miró, la cual se está constituyendo: entretanto las obras que, segun contrato, siguen ejecutándose por el Sr. D. José Salamanca, y bajo la dirección de su inteligente ingeniero D. Luis Retortillo, se hallan bastante adelantadas, especialmente desde *Tudela* á *Pamplona*. Concluido y en esplotación el difícil trazo de *Tarasa* á *Maurea* en el ferro-carril de *Barcelona* á *Zaragoza*, pronto se hallará en el mismo estado la sección de *Maurea* á *Lorica*, que casi puede darse por terminada, y bien puede esperarse que todo el camino lo esté antes del plazo marcado en la concesión, que es el de 6 de julio de 1861.

El de *Barcelona* á *Arenys* en su prolongación á *Gerona* debe tambien abrirse á la esplotación de un momento á otro hasta *Santa Coloma*, y lo mismo sucederá con la prolongación de *Granollers* hasta la propia villa. Tambien se siguen los trabajos con actividad de *Montblanch* á *Raus*. El ferro-carril de *Puerto-Real* á *Cádiz* debe abrirse muy pronto á la esplotación con el de *Sevilla* á *Jerez*.

Ademas de las líneas concedidas y que aun no se hallan en curso de ejecución, que son las dos que hemos mencionado, debemos citar las de *Boiron* á *Ochel*, *Barcelona* á *Tarragona*, y *Ureva* á *Moren* que han sido últimamente votadas por los cuerpos colegisladores. Todo hace esperar que en el año próximo, vendrán ya gran parte de las dificultades que la topografía especial de los terrenos que han de atravesar presenta la de ejecución de algunos caminos, venimos abrir al público importantes secciones del ferro-carril del Norte, del de *Barcelona* á *Zaragoza*, y otras sino tan escasas de no menos interés, aumentándose en muchos kilómetros la red de comunicaciones férreas.

Es verdaderamente satisfactorio el que cada año se abra á la esplotación un número mayor de kilómetros que los abiertos en el año anterior, mientras que las concesiones se aumentan y las autorizaciones para estudios se solicitan con avidez, creyendo así el espíritu industrial que por fortuna nuestra ha empezado á desarrollarse entre nosotros hace algún tiempo.

La obra de la juventud en *París*. Hace una veintena de años que la ciudad de *París* ocupa con la educación de la infancia y la educación de la juventud obrera. Las *Escuelas* que las revoluciones del país habían destruido, han sido restablecidas. Otras muchas se han fundado y consolidado, no solo en *París*, sino en toda la Francia. Entre las que se han establecido en *París* contamos mil jóvenes que los recibe en los diversos cursos de las escuelas de noche, y los *Juveniles* los domingos, bajo la vigilancia de los amigos de las Escuelas cristianas; la Sociedad de los amigos de la Infancia, que admite á los niños de la edad de ocho años, les da una educación conveniente para su educación, los coloca en aprendizaje despues de la primera comunión, los vigila mientras este aprendizaje dura, los reune los domingos en un local que los mismos niños han llamado la *Casa de familia*, donde hallan tambien asilo y abrigo cuando les falta trabajo, cuidados cuando están enfermos, vestidos y ropa blanca, renovada cada semana; donada pasan el día del domingo repartido, despues de una buena comida entre los ejercicios religiosos, los juegos y el paseo. Esta obra no abandona á sus niños cuando el aprendizaje concluye, sino que sigue enseñándolos solo toda su vida. La Sociedad de San Vicente de *Paúl* se ocupa en el cuidado particular de la educación de los niños: los miembros de las conferencias los visitan en los escuelas de los Hermanos, los colocan y vigilan en el aprendizaje, en las escuelas de noche para los adultos, los reune el domingo en la Obra del Patronato, establecido en cada parroquia. Todavía citaremos como casa de educación para los hijos de obreros, el establecimiento de San Nicolás, dirigido ahora por los Hermanos de las escuelas cristianas, bajo la protección del arzobispo de *París*. No olvidemos tampoco el asilo de *Penelon*, la Obra de San Juan, la de la educación en aprendizaje de los jóvenes huérfanos, la Obra de los aprendices y los huérfanos de los niños convecinos, la Obra de los huérfanos del *clero*, que todavía ha terminado su santa misión; la *Compagnie*, que recoge á los niños abandonados y pervertidos, para criarlos cristianamente dándoles un estado y hacer de ellos obreros cristianos; la Obra de los jóvenes detenidos, y en fin, Nuestra Señora de *Nazareth*.

Y no es solo en *París* donde se han establecido estas obras caritativas. Casi todas las grandes ciudades de Francia poseen algunas, y hace ya mas de sesenta años que el abate *Allemand* habia fundado en *Marsella* la Obra de la *Juventud*, destinada especialmente á los hijos de la clase media. En 1840 el abate *Timon David* fundó la Obra de la *Juventud para la clase obrera de Marsella*, llamado por modelo el método de Mr. *Allemand*. Los diez primeros años de la vida de esta Obra fueron laboriosos; pero despues no ha cesado de prepararse: posee en propiedad un local suficiente, ha erigido una hermosa capilla, y admite en la actualidad trescientos jóvenes. En fin de la Obra es el de formar á los niños en la virtud.

