

BOLETIN DE LA INSTITUCION LIBRE DE ENSEÑANZA.

La INSTITUCION LIBRE DE ENSEÑANZA es completamente ajena á todo espíritu é interés de comunión religiosa, escuela filosófica ó partido político; proclamando tan sólo el principio de la libertad é inviolabilidad de la ciencia, y de la consiguiente independencia de su indicación y exposición respecto de cualquiera otra autoridad que la de la propia conciencia del Profesor, único responsable de sus doctrinas. — (Art. 15 de los Estatutos.)

Este BOLETIN es órgano oficial de la *Institución*, y al propio tiempo, revista científica, literaria, pedagógica y de cultura general. Es la más barata de las revistas españolas, y aspira á ser la más variada y que en ménos espacio suministre mayor suma de conocimientos.

Suscripción por un año: para el público, 10 pesetas; para los accionistas, 5.—Número suelto, 50 céntimos.

Correspondencia, á la Sria. de la *Institución*, Infantas, 42.

ANO VII.

MADRID 15 DE AGOSTO DE 1883.

NÚM. 156.

SUMARIO: Descentralización de las ciudades, por D. J. Costa.—La cuestión marítima en Inglaterra, trad. de la *Nineteenth Century*.—Folk-lore extremeño: el cuento de la Palomita, por D. A. Machado.—Demografía: la población de Francia, por X.—Pedagogía: enseñanza de la antropología, por D. J. de Cava.—Sección oficial: acta de la Junta general de 12 de Mayo (conclusion): biblioteca, libros recibidos: lista de los Sres. Accionistas.

DESCENTRALIZACION DE LAS CIUDADES

POR D. J. COSTA.

Decíamos el año pasado en este BOLETIN, discutiendo el grave problema de las habitaciones insalubres y de las viviendas para obreros, que los progresos que se están realizando en cuanto á medios mecánicos de locomoción, contribuirán poderosamente á resolverlo, y que no es en expropiaciones de barrios antiguos, dentro del casco de las poblaciones, donde debe ejercitarse por de pronto la acción tutelar de la administración, sino creando otros nuevos á gran distancia del centro, con tranvías ó ferrocarriles urbanos (aéreos ó subterráneos) de uso público.

En este sentido principia á moverse la opinión en algunas ciudades europeas, y hemos de esperar que no tarden en desaparecer por vía de atrofia esos barrios apiñados de las poblaciones crecidas, focos de inmundicias, criaderos de enfermedades y cementerios de vivos, donde la vida de familia es imposible, y la vida fisiológica misma ve descender su promedio natural á una mitad de lo ordinario. Con motivo de una concesión otorgada en Viena para construir un ferrocarril de circunvalación, destinado á facilitar las comunicaciones entre las estaciones de la capital de Austria, y por tanto, entre la ciudad y el suburbio, se ha suscitado una viva polémica acerca del carácter que deben revestir las vías férreas urbanas. El objeto de éstas, dicen los enemigos del proyecto, que no son pocos, es enlazar los suburbios y alrededores con el centro de los negocios, para que los empleados, mercaderes y obreros, una vez terminada su faena del día, puedan ir á respirar un aire más puro en una

habitación más barata. Ahora bien, un ferrocarril de circunvalación es incapaz de satisfacer este programa; sólo un sistema de líneas radiales, cruzadas por otras transversales y enlazadas con los ferrocarriles existentes, puede cumplir aquellos fines, al ménos en las poblaciones de forma circular.

Hé aquí las objeciones de otro orden que al proyectado ferrocarril de Viena hace el ingeniero Schwieger, delegado de la casa Siemens y Halske, de Berlín, según la *Revista Suiza*, de Lausana. Semejante línea constituiría una falta gravísima, primero, por su defectuoso trazado, y luego, por el empeño de usar en ella la pesada locomotora. El empleo de esta máquina es económico únicamente en el caso de que arrastre cinco ó seis carruajes. Pero para llenar tantos wagones se necesita demasiado tiempo, de suerte que los trenes saldrán muy de tarde en tarde relativamente, y los viajeros consumirán en plantones un tiempo precioso, que estaria mejor empleado en el taller, en la oficina, en el descanso ó en la familia. Lo que hay que construir, en vez de eso, son pequeños ferrocarriles eléctricos, aéreos ó subterráneos según las circunstancias. La electricidad permite, sin aumento de gastos, hacer viajes de minuto en minuto; por manera que para ir á la ciudad ó al campo no habrá que aguardar más de treinta segundos por término medio. Luego, el ferrocarril eléctrico sólo cuesta un millón de pesetas por kilómetro (190.000 pesetas si es aéreo, constituido por un viaducto de hierro de un metro de ancho á lo largo de las aceras de ciertas calles, con columnas de 10 en 10 metros), al paso que el metropolitano proyectado cuesta 6 millones por lo ménos. Se dirá que ya se tienen los tranvías. Pero los tranvías no sirven para distancias muy largas, no sólo por la lentitud de su marcha, sino por que se los encuentra siempre llenos cuando más se necesitan, porque cesan de funcionar con las nieves, y porque llega un momento en que se estorban unos á otros mutuamente y hacen poco ménos que imposible la circulación de los carruajes. Ahí está si nó, el Kärntner Ring: los wagones ya no transitan por él sino al paso. Otro ejemplo, en Berlín, es la encru-

cijada de la Leipziger Strasse con la Charlotten Strasse: pasan por ella diariamente 2.250 wagones, es decir, más de dos por minuto: ¿cómo han de salir sanos y salvos de esa barahunda los coches y los carros? No bastando, pues, el piso ordinario de las calles, hay que establecer un segundo piso, como en New-York y como en Londres. Adóptese las vías aéreas, y todas las dificultades habrán desaparecido.

Para demostrar prácticamente la eficacia de este sistema, la casa Siemens construye en el Prater de Viena un pequeño ferrocarril eléctrico en forma de viaducto. También en Londres se va á ensayar la aplicación de la electricidad á la resolución de ese mismo problema. El ferrocarril subterráneo de Charing-Cross á Waterloo-Station, por debajo del Támesis, estará terminado ántes de año y medio. Los concesionarios lo explotarán en la forma expuesta por el ingeniero alemán Schwieger: salidas cada minuto, evitándose de esta suerte al público los largos plantones de espera, el ruido, el humo y los gases irrespirables, las chispas de fuego, que pueden ocasionar incendios, etc., sin contar la mayor velocidad con que podrá trasportarse de un punto á otro. El ejemplo convertirá á la electricidad á los demás ferrocarriles metropolitanos.

Pocas poblaciones habrá, y acaso ninguna, tan necesitadas como Madrid de esta clase de ferrocarriles, y pocas también más á propósito para establecerlos: desde la Puerta del Sol podrán irradiar en su día tres ó cuatro líneas férreo-eléctricas: subterráneas, por espacio de uno ó dos kilómetros, dentro del casco antiguo de la población; superficiales, á partir de las rondas y carreteras del suburbio, y que enlazarán el centro de la corte con sus barrios extremos y con los pueblos más inmediatos: una bajada helicoidal en medio de aquella plaza, semejante á las tan conocidas de Londres, conduciría á la estación central, punto de partida de todas aquellas vías férreas urbanas, llamadas á sanear á Madrid y disminuir en un 50 por 100 su mortalidad, como no lo lograrán todas las medidas que nuestros higienistas discurren y proponen, partiendo del supuesto de que ha de mantenerse el *statu quo* tradicional.

Ya que nos ocupamos de tracción eléctrica, no terminaremos sin hablar de otro problema que está á punto de resolverse por mediación suya: el problema de los ferrocarriles económicos ó secundarios y de los tranvías rurales. La tracción por electricidad lleva á la de vapor estas tres ventajas: 1.^a Los trenes pueden salvar cuestas de gran pendiente, sin necesidad de cremalleras ni de cables, por ser facilísimo multiplicar la adherencia de las ruedas á los carriles, constituyendo todas las del tren en ruedas motrices. 2.^a Desterrada la pesadísima locomotora donde se engendra el va-

por para el arrastre de los actuales trenes, quedando reducidos éstos á los coches y wagones de carga, que pueden ser tan ligeros como se quiera, no se necesita construir puentes de excepcional solidez. Consecuencia: las carreteras ordinarias pueden servir para el establecimiento de ferrocarriles eléctricos, sin mudar nada en sus actuales pendientes ni en sus actuales obras de fábrica. 3.^a En muchas provincias montuosas de la Península es fácil producir fuerza eléctrica en abundancia y muy barata, trasformando la hidráulica fija de ríos ó de arroyos y aplicándola al movimiento de carruajes y trenes por medio de cable conductor continuo ó por medio de acumuladores. Un ejemplo. El proyecto de ferrocarril internacional por el Cinca ó el Ésera puede considerarse ya definitivamente desahuciado: como línea regional, no hay que pensar en ella, porque su producto no correspondería á los inmensos capitales que habria de absorber la construcción. Pero supóngase un ferrocarril eléctrico que utilice en casi toda su longitud el plano de la carretera ya construida, de Barbastro á Graus, y tal vez á Benasque, y emplee como fuerza motriz saltos de agua derivados del Ésera y del Cinca, que comuniquen su fuerza, por medio de turbinas ú otro género de ruedas hidráulicas, á una ó más dinamo-eléctricas Siemens: y el problema económico habrá quedado resuelto.

No es esto una fantasía nuestra. Ahí está el ferrocarril eléctrico de la Calzada de los Gigantes, en Irlanda, que beneficia por medio de turbinas los saltos del río Busch. Y recientemente habrán leído nuestros lectores la noticia de un proyecto de utilización de las fuerzas hidráulicas de los Alpes para la explotación de los ferrocarriles eléctricos de Suiza. Mr. Badruth acaba de obtener la concesión de un tranvía eléctrico, sistema Siemens, entre Saint Moritz (Engadina) y Pontresina, con la idea de prolongarlo después hacia el N. hasta Coire, sobre el Splügen, y hacia el Sud hasta Chiavenna, donde empalmará con la red italiana; con lo cual se tendrá un segundo paso de los Alpes por territorio suizo, utilizable para el transporte de viajeros durante los meses del estío.

Es de esperar que no tardará nuestro país en entrar por esta senda, que abre un mundo nuevo delante de nosotros. Por lo pronto, ya un Ayuntamiento, el de Béjar, ha solicitado la concesión de las aguas del río Cuerpo de Hombre como fuerza motriz para producir electricidad y trasportarla por alambres á la ciudad, con destino al movimiento de artefactos durante el día y al alumbrado público durante la noche. Y hace tiempo que el distinguido ingeniero Sr. Vicuña tiene el proyecto de utilizar en Madrid, por ese mismo sistema, la fuerza hidráulica de varios saltos del Guadarrama.

LA CUESTION MARITIMA EN INGLATERRA.

De la *Nineteenth Century*.

«El poderío de Inglaterra no depende ya de alianzas que tengan que concertarse con las grandes potencias militares. Descansa en la fuerza y en la supremacía de la marina de guerra, de una marina tan poderosa por sí sola como todas las marinas de Europa juntas.»

Tales son las palabras que Mr. Gladstone, hoy primer ministro, pronunciaba en uno de sus discursos del año 1878. Las recordamos aquí porque constituyen un texto conciso y autorizado en pró de los argumentos que nos proponemos hacer valer en el presente artículo. En efecto, supérfluo sería discutir el principio anunciado en la cita que acabamos de hacer, pues todo el mundo reconoce, por fortuna, que, si no poseemos una marina poderosa, no habrá alianzas que puedan garantizar nuestra seguridad; y que, si nos hallamos en disposición de proteger nuestro comercio y nuestro litoral contra todo ataque extranjero, somos, por este hecho mismo, independientes de toda alianza. El principio, ó si se quiere, la premisa que sirve de base á la argumentación de Mr. Gladstone merece, pues, nuestra atención, porque la consecuencia que de ella inevitablemente se deduce es que la superioridad de nuestra marina sobre todas las de Europa reunidas, es la condicion necesaria de esa feliz independencia heredada de nuestros padres y única en el mundo.

Si la supremacía naval absoluta no fuese para nosotros una necesidad de primer orden, todo estaría en su lugar, pudiendo seguir las cosas como se encuentran; pero entónces habria algo que rebajar de aquel argumento por el que se afirma que nuestra seguridad depende de la posición de esta supremacía. Si, por el contrario, siendo verdadero el principio, es defectuosa su aplicación, tócanos entonces acomodar la práctica á la teoría. El fin que aquí nos proponemos consiste en demostrar que la segunda hipótesis es la cierta, y que, mientras Mr. Gladstone tiene mil razones para insistir en la necesidad de poseer una marina de guerra superior á todas las marinas juntas, como condicion *sine qua non* de nuestra seguridad, no tiene en cambio motivo para decir que esta condicion se halle cumplida.

Entre las discusiones estériles que suelen suscitarse, ninguna tanto como la de pretender determinar con exactitud matemática la comparación entre la marina francesa y la inglesa; no bien fija la relación un corresponsal, hombre de mérito, diciendo que es como de 10 á 9, al punto aparece un contradictor que, acumulando datos, la reduce á la de 13 á 10. Pero estas mismas discusiones, así como el hecho de poderse afirmar que las marinas de Francia y de Inglaterra se hallan tan cerca de ser igua-

les, que hasta llega á dudarse por momentos de la superioridad de la marina inglesa, constituye la mejor prueba de que si los alarmistas se equivocan, es más bien en el sentido de la moderación que en otro alguno. Hay, pues, motivo para discutir á fondo la cuestión de saber si habrá quizá alguna marina que por sí sola iguale á la nuestra.

Para encontrar argumentos acerca de la fuerza real de la marina francesa y sobre las cualidades de combate que pueden ofrecer los navíos que la componen, no es necesario entrar en una profunda discusión, pues salta á la vista del ménos perito que la escuadra de la República es verdaderamente terrible, y que parece hallarse en vías de serlo más de año en año.

Hé aquí cómo se expresa á este propósito el almirante Symonds:

«La comparación que debe establecerse entre las dos escuadras, suponiendo á ambas completamente armadas, daría á Francia, si persiste en la ejecución de su programa y nosotros no desenvolvemos ampliamente el nuestro, una fuerza total de 61 navíos contra nuestros 60, y entre los navíos franceses, habrá muchos más poderosos que ninguno de los nuestros (á excepción del *Inflexible*), según una diferencia análoga á la que ántes se reconocía entre un navío de línea y una fragata. Además, no hay que olvidar que la comparación podría sernos más desfavorable todavía, si, como otras veces se ha visto, la escuadra italiana con sus poderosos barcos se uniese á la francesa, en cuyo caso, las flotas combinadas opondrían 80 navíos á nuestros 60.»

El Lord civil del Almirantazgo, sir Thomas Brassey, decía, por su parte, en el *Times*:

«Como número de navíos en situación de hacerse á la mar, nuestra flota acorazada se presenta hoy con ventaja frente á la escuadra francesa; pero muy pronto dejará de ser así, si la construcción de acorazados continúa en Francia con la misma actividad que viene observándose desde la guerra franco-prusiana. En el intervalo que nos separa del año 1877, el total arqueo de los navíos botados en Francia se eleva á 29,171 toneladas, contra 21,700 botadas en Inglaterra, y mientras nuestro presupuesto para el corriente año (1882) sólo consigna para provisiones de los navíos acorazados 750.000 libras esterlinas, el de la marina francesa no baja de 1.081.000 libras esterlinas para la misma clase de gastos. Claro es que semejante diferencia no puede durar.»

Si la proporción indicada es exacta, ¿qué nos queda de aquella consoladora hipótesis, según la cual poseemos una armada capaz de hacer frente á todas las de Europa juntas? Porque, después de lo indicado, á la marina de Francia hay que añadir las de Italia, Alemania, Austria, Rusia, Turquía, Suecia y Noruega, España, Portugal, Grecia, en el antiguo continente, y en el nuevo, las de los Estados-Uni-

dos, Brasil, Chile, República Argentina, sin contar, además, las adiciones formidables que acaban de hacerse en los armamentos de la China y del Japon, de que no se ha hablado hasta hace poco. En el segundo tomo de su

libro sobre la Marina inglesa, sir Thomas Brassey ha formado un cuadro razonado del material de que podrian disponer las primeras potencias del mundo. Hé aquí lo que resulta de este cuadro:

Buques de alta mar, acorazados, con piezas de grueso calibre.

POTENCIAS.	Acorazados de 9 pulgadas en adelante, con cañones de 18 toneladas para arriba.	Acorazados de 7 ú 8 pulgadas, con cañones de 12 toneladas en adelante.	Con placas y con cañones de menor calibre, capaces de perforar corazas.	Sencillemente acorazados y con artillería más ligera.	TOTAL.	Cañones rayados de grueso calibre.
Francia.....	16	8	1	4	29	157
Alemania.....	9	»	1	3	13	124
Italia.....	4	2	»	5	11	79
Austria.....	2	1	»	5	8	68
Rusia.....	1	»	3	4	8	70
Estados-Unidos.....	»	»	»	»	»	»
Total, extranjero.....	32	11	5	21	69	508
Total, Inglaterra.....	20	6	9	5	40	410

De incluir en este cuadro las cifras de las velocidades comparativas entre los navíos ingleses y extranjeros, siempre se llegaría á un resultado único, siempre el mismo y siempre imperdable: la inferioridad de la marina inglesa.

Buques acorazados, con piezas de menor calibre.

POTENCIAS.	Guarda-costas con torreones acorazados de 8 pulgadas arriba y con cañones de 18 toneladas en adelante.	Guarda-costas de pequeñas dimensiones con coraza y artillería ligera.	Pequeños cañoneros acorazados con piezas de pequeño calibre capaces de perforar corazas.	TOTAL.	Cañones rayados de grueso calibre.
Francia.....	»	7	4	11	33
Alemania.....	»	10	»	10	»
Italia.....	»	3	»	3	»
Austria.....	»	»	2	2	»
Rusia.....	2	17	2	21	»
Estados-Unidos.....	6	12	»	18	»
Total, extranjero.....	8	49	8	65	106
Total, Inglaterra.....	8	3	3	14	48

Navíos no acorazados y cruceros nuevos tipos.

POTENCIAS.	De 3.000 toneladas en adelante.	De 1.700 á 2.500 toneladas.	De ménos de 1.600 toneladas.	TOTAL.	Antiguos acorazados que todavía pueden prestar servicio.	De 750 á 850 toneladas.
Francia.....	3	22	21	46	6	3
Alemania.....	2	15	»	17	»	2
Italia.....	1	2	3	6	»	2
Austria.....	2	4	3	9	»	2
Rusia.....	7	2	7	16	»	»
Estados-Unidos.....	1	2	1	4	»	»
Total, extranjero.....	16	47	35	98	6	9
Total, Inglaterra.....	11	30	24	65	»	11

A principios del año 1805 el efectivo de la marina inglesa, comparado con el de las marinas coaligadas de Francia y de España, era, sobre poco más ó ménos, igual, y además, nos autorizaba la razón sobre todos los rivales que hubieran podido presentarse en los mares. Al año siguiente, la superioridad de nuestro efectivo naval, comparado con el de Francia, y contando únicamente los navíos de línea á flote, era estimado con diversidad de criterios, pero siempre en la proporción de dos á doce contra uno.

En 1801 teníamos á flote ó en armamento 100 navíos de línea; en 1812, 102; y en el año que precedió á la conclusión de la guerra (1814), no teníamos ménos de 644 navíos armados de todas clases.

Por espacio de algunos años, el presupuesto de marina excedió la suma de 18 millones de libras esterlinas (450 millones de pesetas). Durante la guerra, nuestras escuadras destruyeron y tomaron al enemigo 390 buques de guerra, de los cuales, 144 eran navíos de línea, y el resto fragatas, incorporándose á la marina inglesa 245 de estas presas.

Se ve, pues, que en aquella época, Inglaterra no sólo poseía, sino que, además, podía demostrar por los hechos más brillantes que poseía esa supremacía marítima cuya necesidad proclamamos hoy como indispensable para nuestra prosperidad; esto es, que nuestra marina era, no sólo en apariencia, sino en realidad, superior á la de todos sus adversarios juntos.

No sin esfuerzos, y de los más vigorosos y perseverantes, pudimos conseguir tal situación, y, ántes de alcanzarla, más de una vez vióse en peligro nuestra existencia misma. Miétras á ella no llegamos, faltónos la seguridad, y los que votaban para la marina un presupuesto casi doble del actual, comprendían admirablemente las exigencias de nuestra situación.

Queda demostrado que la fuerza relativa de nuestra marina de guerra frente á las marinas extranjeras no es hoy lo que ha sido en otros tiempos. Pero hay más: cuando pasamos de la comparación entre su fuerza y la de otras potencias, á los medios reales de que dispone para llenar la misión que le está confiada, pronto caemos en la cuenta de que la debilidad de sus recursos es verdaderamente alarmante. Miétras las exigencias de la misión de la marina no sufrieron alteración, pudimos contentarnos con la organización que la experiencia acreditaba ser suficiente para desempeñar todos los servicios que de ella se podían reclamar. Pero hoy que estos servicios se han desarrollado casi hasta el infinito, es natural pensar que la fuerza de la marina debe desarrollarse en una proporción adecuada.

¿Para qué recordar la enorme extensión que nuestras posesiones y dependencias coloniales han tomado desde la última vez en que nos

empeñamos en una guerra marítima? ¿Para qué sumar los progresos gigantescos que han sido para nuestra marina mercante la natural consecuencia de los aumentos de nuestros territorios? En 1806 la marina inglesa era de hecho señora soberana de los mares. A ninguna coalición de potencias, y ménos aún á ninguna potencia aislada, podía pasar por las mientes la idea de medirse con nuestras escuadras con esperanzas de éxito. La marina de 1882 es sin contradicción mucho más débil, relativamente, que la de 1806, y, sin embargo, desde 1806, los servicios de que la marina, y sólo la marina, puede estar encargada se han centuplicado.

En las Antillas, las islas de Tabago, de la Trinidad y de Santa Lucía, se han agregado á nuestras posesiones; en los mares de Europa, Malta, Heligoland y Chipre, han llegado á ser colonias de la corona; en Africa, el Cabo, Natal, la isla Mauricia y la Costa de Oro se cobijan bajo el pabellón inglés; en Asia, Ceilan, Korratchi, Birman, Singapoore, Malaca, Hong-Kong, Aden, Perim, han sido conquistados ú ocupados; en ambas Américas, la Colombia y la Guyana inglesa son adquisiciones recientes; y, últimamente, para coronar la obra, nuestro siglo ha visto nacer y desarrollarse las grandes colonias inglesas de Australia, Nueva Zelanda y Tasmania, con sus apéndices de ayer, las Fidji y otras islas de la Polinesia.

Además, conviene no olvidar que estas inmensas adquisiciones han servido de base al desarrollo de una marina de comercio cuya existencia ni hubieran siquiera imaginado las generaciones anteriores. En 1828 la cifra total del comercio entre Inglaterra y los Estados Unidos no llegaba á 5 millones de libras esterlinas; en 1878 alcanzaba 93 millones de libras. Durante la primera mitad de este siglo, el movimiento mercantil entre las colonias de Australia y la Metrópoli fué casi nulo; hoy asciende á 45 millones de libras esterlinas. El tonelaje inglés que pasa por el Canal de Suez es de 2.500.000 toneladas, ó sea, el 80 por 100 del volúmen total de esta vía. En una palabra, la marina mercante de Inglaterra, que en 1862 representaba 2.426.000 toneladas, representa hoy 8.134.000, á la vez que el valor de nuestras importaciones reunidas ha subido desde 60 millones de libras esterlinas á 966 millones.

Más importante aún que el número y el tonelaje total de nuestros buques de comercio, es la naturaleza misma de las transacciones á que se dedican. En 1811, la proporción de los cereales importados era sólo el 3 por 100 del consumo total; hoy es el 55 por 100, y el valor de los artículos alimenticios que importamos anualmente alcanza á la cifra de 150 millones de libras esterlinas. De hecho, no hay uno sólo de los artículos que pueden servir para la alimentación pública, incluso los más necesarios á la vida, respecto del cual no dependamos

completamente, ó casi completamente, de los recursos que pedimos al extranjero. Lo que es cierto respecto de la alimentacion no lo es ménos respecto de la industria manufacturera, de la cual dependemos tambien, puesto que nos hace ganar el dinero para pagar el pan. La fabricacion de tejidos de lana, que ocupaba hace setenta años el primer lugar entre las industrias nacionales con la produccion del hierro y sus derivados, sacaba casi enteramente su materia primera de los rebaños ingleses. Hoy, sin embargo, las lanas inglesas han sido, ó reducidas á la porcion cógrua, ó sustituidas en absoluto por los vellones importados del continente ó de la América del Sur, y principalmente de Asia y del Africa Austral, hasta el punto de que ellas solas nos ofrecen más de 220 millones de libras (peso) de las 380 que anualmente consumimos. Pero, por grande que sea la revolucion que se ha producido en la industria lanera, todavía aparece escasa cuando se la compara con la que ha resultado del increíble desarrollo adquirido por la fabricacion de tejidos de algodón. Se calcula que en la actualidad no bajan de 480.000 las personas empleadas en los distritos algodóneros de Inglaterra, por manufacturas que consumen al año la enorme suma de 540.000 toneladas de algodón. Pues por la totalidad de la gigantesca provision de materia primera que esta industria supone, dependemos absolutamente de la marina mercante, siendo de todo punto inútil añadir á estas cifras los comentarios que de ellas se desprenden, pues bastan para mostrar en qué proporcion se han acrecentado nuestras responsabilidades nacionales desde hace setenta años.

No es difícil deducir las conclusiones de estas premisas. Si nuestra marina de guerra sigue ocupando frente á las de las demás potencias el mismo lugar comparativo que en 1805, salta á la vista que, para todas las eventualidades, debe ser considerada como muy inferior á lo que era en tiempo del bloqueo continental y de los decretos de Berlín. De nada sirve objetar que si desde entónces, la extension de nuestras playas ha crecido mucho y nuestro comercio centuplicado de valor, las demás naciones se han desarrollado en una proporcion equivalente. La cuestion debe plantearse bajo distinto punto de vista. Hemos adquirido muchas de nuestras colonias actuales por cesion ó por la fuerza de las armas. Cierto es que Francia ha hecho algunas adquisiciones en los mares de la China y que se ha establecido en el N. de Africa; pero es imposible comparar, ni por un momento siquiera, la importancia que para Francia tiene la Cochinchina ó la Argelia, con la que tienen para Inglaterra su imperio de la India ó sus colonias australianas de lengua inglesa. No se puede decir que de la posesion de estas colonias dependan la prosperidad ó la seguridad de Francia. Y

hasta podia preguntársele si, por muchas razones, no le convendria perderlas.

Por otra parte, la armada francesa que, por el número y la calidad de sus naves, ha alcanzado un grado de esplendor hasta ahora desconocido, puede ser utilizada libremente y en su conjunto en todas las operaciones de guerra, así ofensiva como defensiva, y en cualquier litoral europeo que le sirviera de base ó de teatro. Alemania y Austria se hallan en situacion todavía más favorable, si se atiende al *máximo* de peligro para el enemigo y al *mínimo* de riesgo para ellas. Puede objetarse, y el argumento no deja de tener valor, que, en teoría, el Báltico, el mar del Norte y el Adriático hacen muy fácil el bloqueo de sus costas, pero en estos tiempos de navegacion por vapor, sería muy difícil citar el ejemplo de un bloqueo eficaz impuesto á un litoral de alguna extension. Y no hay que olvidar tampoco que la salida de un solo crucero armado podria costar infinitamente más caro á nuestros intereses de lo que costaria á los del enemigo exponer á los riesgos de la captura un buque de guerra aislado.

Si se estudia, tomando por base nuestra marina entera, la proporcion de las fuerzas que se empeñaron en los puertos de Levante en la reciente expedicion y de las reservas con que nos quedamos para la defensa de nuestro comercio y de nuestras posesiones coloniales, los peligros que para Inglaterra resultarian de continuar en el mismo estado aparecen patentes, y más aún si se recuerda que el día del bombardeo, y durante las operaciones que le siguieron, estábamos en paz con las demás potencias, y que, además, libres en nuestros movimientos como lo estábamos, la escuadra reunida bajo el pabellon del Almirante Sir Beauchamp Seymour no era muy considerable, habida consideracion á la mision que tenía que cumplir.

El resultado de este estudio no quiere á la verdad decir que la insuficiencia que acusara no se podria cubrir con rapidez, utilizando los grandes astilleros de que la industria privada dispone. Pero, así y todo, no deberia contarse en absoluto con este auxilio, pues, de un lado, la rapidez con que se terminan las guerras modernas ha reducido grandemente el plazo con que se podria contar para ponerse en condiciones de defensa y, por otra parte, la construccion de navíos capaces de funcionar en una guerra marítima exige trabajos tan largos como delicados, que la aplicacion más enérgica, aunque estuviese auxiliada por los mayores recursos financieros, no permite apresurar, sino en límites muy reducidos (1). Mucho se confia en la reserva que podríamos hallar en nues-

(1) «Despréndese de lo dicho que no debemos creer en la posibilidad de improvisar una flota de acorazados con torreonos, despues de declarada la guerra.» (De una carta de los Sres. Laird hermanos, citada por Sir T. Brassey.) Se necesitan en nuestros días de tres á siete años para construir un acorazado.

tros rápidos paquetes, los cuales, mediante unas cuantas medidas oportunas del Almirantazgo, que nunca aplaudiremos bastante, podrían utilizarse para el servicio público. No hay, sin embargo, que hacerse grandes ilusiones en cuanto al auxilio que prestarían los paquetes mejor armados. Hay dos hipótesis, en las cuales nos serían sin duda muy útiles: sí, tomando la ofensiva contra los navíos no armados de las demás potencias, se salvaran oportunamente de la captura, gracias á su gran rapidez, con lo cual, en caso de guerra, podrían mantener hasta cierto punto nuestras provisiones. Pero, en cuanto al ataque de los buques de guerra, no hay vapor mercante, por rápido que sea y bien armado que esté, que se halle en estado de medirse con un barco expresamente construido para el combate. Tener, pues, confianza en nuestros paquetes para la protección del comercio en los mares ó para la defensa de las costas, es creer que podemos apoyarnos en fuegos de paja.

Luego se hace absolutamente necesario que en caso de guerra marítima hayamos de contar, ante todo, para sostenerla, con nuestra marina militar, pues si esta no se hallara en situación de desempeñar su misión, notaríamos su insuficiencia demasiado tarde, áun cuando la advirtiésemos en el momento mismo de declarar la guerra.

El principio que aquí sostenemos no es nada nuevo para todos aquellos que se han tomado la molestia de explorar la opinion de las personas competentes. Es más que probable, en efecto, que, entre los hombres relacionados de algun modo con la administración de nuestros asuntos navales, no se hallará quizá uno solo que no admita en principio la necesidad de aumentar nuestros buques de guerra; dado que esta opinion existe, fácil será convenir que ha debido fortificarse en alto grado con la publicación del último escrito de Sir Thomas Brassey. La experiencia del autor como marino, así como su posición oficial en el Almirantazgo, dan una autoridad excepcional á las conclusiones que ofrece al público. Rendir tributo á esta autoridad es un acto de justicia, tanto mayor, cuanto que el autor tiende á prescindir de sí mismo y á presentarnos lisa y llanamente los consejos que de su libro se deducen, resumiendo las opiniones ajenas, sin pretender imponer la suya; por más que la imparcialidad misma con que cita y reproduce las opiniones contrarias á la suya, presta más fuerza y razón á las conclusiones que deben obtenerse del conjunto de estos testimonios. «Aumentad el número de vuestras naves, dividid vuestras fuerzas y no menospreciéis ninguno de los tipos esenciales.» Sobre estos puntos, todo el mundo práctico está de acuerdo y el sentido comun acepta lo que la experiencia enseña. Todo progreso en la artillería ó en la construcción de torpedos aumenta en una proporción enorme

los riesgos que corre cada navío tomado individualmente, ya que, de cada diez veces, las nueve, un navío al cual un ariete ó un torpedo alcanzan, no sólo queda fuera de combate, sino completamente perdido, bienes y casco.

Por evitar el peligro de que, pasando sobre los barcos enemigos las balas que disparábamos, alcanzasen á nuestros propios buques, nuestros cañoneros de Trafalgar no apuntaban directamente á aquellos, sino que hacían puntería negativa, es decir, en línea inferior al horizonte, y pueden citarse diversos casos de abordaje en que, tocándose barcos y cañones, vióse á los abordistas penetrar en las naves enemigas por las portas de las baterías bajas, sin que barcos tan de cerca ligados se hallasen en la imposibilidad de combatir ó de maniobrar. Hoy no podría reproducirse un caso semejante. Un ariete bien aplicado ó la explosión de un torpedo bien dirigido, bastaría para echar á pique al *Inflexible* en un instante. La pérdida de un barco de 54 cañones como el *Calcutta* fué en su tiempo un asunto serio; pero, en el mismo año, la presa del *Aguila* y del *Intrépido* bastaron para restablecer con ventaja el equilibrio. Hoy, la destrucción del *Inflexible* representaría para el país una pérdida de más de un millón de libras esterlinas (25 millones de pesetas), y lo que importaría todavía más, la pérdida de una unidad que ni dinero, ni actividad, ni trabajo podrían sustituir en mucho tiempo. «Ninguna escuadra, dice el almirante Spencer Robinson, puede considerarse como tal, ningún buque de guerra, y el *Inflexible* ménos que ninguno, es tal buque de guerra si no arrastra tras de sí arietes y torpedos que le defiendan de los ataques de que no puede ménos de ser objeto.» Sir E. J. Reed, así como Mr. Barnaby, son de la misma opinion, y Mr. Scott Russell afirmaba que los marinos más competentes de todos los países participaban de ella. Para cada acorazado de primera clase necesitamos, pues, una division auxiliar agregada siempre á su servicio. ¿Podríamos, en el estado presente, llenar las condiciones de tal programa? Evidentemente que no. Diga lo que quiera la liga patriótica, no tenemos los navíos necesarios, es dudoso que tengamos los hombres suficientes, y en cuanto al dinero, que sin duda alguna poseemos, ya se ha demostrado que, en la práctica, dinero y navíos no son términos sustituibles ni equivalentes.

¿A qué conclusion conducen todos estos hechos? A una sola. Aumentese el material naval. Se responderá sin duda que la consecuencia de este aumento trae consigo necesariamente tambien un aumento del presupuesto de marina. La cosa, sin embargo, no se ha puesto á prueba, y lo único cierto respecto de ese aumento, es que todavía no lo ha traído. La conservación de la marina se ha considerado siempre hasta aquí como una cuestión superior á las luchas de partido, y justo es que así suceda.

No hay político ni elector que no esté convencido de la vital importancia que para Inglaterra tiene el asegurarse, para cualquier evento, la supremacía marítima.

Tenemos, pues, derecho para dirigir á los encargados de los intereses nacionales la siguiente pregunta: ¿Podeis hacer por Inglaterra lo que Howe y Nelson hicieron en 1795 y 1805? Teniendo en cuenta la inmensa extensión que han tomado las responsabilidades de la marina en nuestro siglo, el poder de nuestra marina militar, ¿se ha desarrollado en una proporción correspondiente? Si me respondeis que no, ¿por qué este no?

Se cree generalmente que nuestros armamentos son tan capaces de garantizar hoy nuestra seguridad como lo eran á principios de siglo. Si esta creencia es errónea, los que mejor conocen el estado de nuestra coraza son los que han de decirnos en qué consiste el error y dónde se halla tambien el remedio. No hay motivos para que se produzcan pánicos ni vanas alarmas, con tal de que se tomen en consideración las condiciones que hemos planteado. Por fortuna, no hay ni asomos siquiera de peligro de guerra con ninguna potencia del continente; el único punto esencial consiste en saber si podríamos hallarnos en descubierto, y de qué manera, y preguntar despues al público: ¿Puede durar esto? ¿Sí ó nó?

Como ya hemos dicho, cada uno de nuestros navíos de guerra es, con relacion al pasado, excesivamente poderoso, provisto de dotaciones admirables y, salvo lo concerniente á su artillería, perfectamente armado.

De todo lo cual debemos congratularnos; pero siempre queda en pié la cuestion de si, con todo el suplemento que se trata de conceder á nuestra marina, será ésta suficiente en número y en calidad. Si esta cuestion no se resuelve con seriedad, corremos el peligro de perder, no sólo nuestro prestigio y la vana satisfacción de una supremacía que todavía se consentiría en reconocernos, sino tambien, lo cual es harto más importante, la verdadera fuente de vida de nuestra existencia nacional.

FOLK-LORE EXTREMEÑO.

LA PALOMITA (1),

por D. A. Machado y Alvarez.

Pues señor, era una vez un hijo de un rey que salió al campo á cazar, y estando cazando encontró una jóven muy guapa que vivía con dos hermanos, y le gustó tanto, que le dijo que sí quería casarse con él. Ella le contestó que

sí, y cuando el príncipe se volvía á su palacio se la llevó consigo. Pues señor; que así que se iban acercando á la ciudad donde tenía el palacio, pararon junto á una fuente, y el príncipe le dijo á la jóven que le aguardase allí, que él iba por ropa y un coche para que ella pudiese entrar como una princesa. Ella no quería quedarse, porque decía que él no se acordaría de volver por ella, pero él le juró que vendría y entonces ella dijo que bueno; que se quedaría. El príncipe le dijo que se subiera en un árbol que había junto á la fuente, para que nadie la viera al pasar por allí. Se subió la niña y el príncipe se fué á palacio. Pues señor, que al poco rato vió venir una negrita con un cántaro de barro, por agua, llegó á la fuente y como el árbol se trasparentaba en el agua, la negrita, al llenar el cántaro, vió á la niña y como era tan bonita, creyendo que era ella misma la que se veía, dijo: «Yo tan bonita y venir por agua; quebraré el cantarito y me iré á mi casa.» Y, ¡trás! le dió un porrazo al cántaro, lo quebró y se fué. Pasó aquel día y el príncipe no vino. Al día siguiente, volvió la negrita con un cántaro nuevo, llegó á la fuente y cuando vió la imágen de la jóven, volvió á decir: «Yo tan bonita y venir por agua, quebraré el cantarito y me iré á mi casa.» Y, ¡trás! le dió un porrazo al cántaro y se fué. Pasó tambien aquel día, y como el príncipe no volvía, la pobre niña estaba triste. Al día siguiente, volvió la negrita y traía un cántaro de lata, llegó á la fuente y así que vió á la niña, repitió: «Yo tan bonita y venir por agua, quebraré el cantarito y me iré á mi casa.» Y, ¡trás, trás! porrazo limpio, pero como el cántaro era de lata no podía romperlo. Entonces la jóven, al verla tan *afaná* con el cántaro, soltó una *carcajá*, y entonces la negrita al oírla, levantó la cabeza y vió que la cara que ella veía en la fuente no era la suya, sino la de aquella jóven. Le dió rabia, y le preguntó:—¿Qué haces ahí, niña?—Estoy aguardando al príncipe—dijo la jóven,—que vendrá por mí para casarme con él.—Entonces la negra, como vió que estaba despeinada á causa del viento, le dijo:—Niña, ¿quieres bajar para que te peine?—No, que va á venir el príncipe.—Anda—dijo la negra,—que yo te peino en seguida y así estarás más bonita.—La niña entonces bajó y cuando la negra la estaba peinando, le clavó un alfiler de á ochavo en la cabeza y ella se volvió una palomita, y sus hermanos se volvieron bueyes, para que no pudieran avisar al rey, yéndose la paloma á volar por el campo. Entonces la negra se subió al árbol y esperó al príncipe, que al poco tiempo llegó con la ropa y el coche, disculpándose de haber tardado tanto tiempo en volver. Bajó entonces la negra, y así que el príncipe se fijó en ella, le dijo:—Tú no eres la que yo dejé en el árbol.—Sí soy, soy yo misma—respondió la negra.—Nó—dijo él,—la que yo dejé era blanca y

(1) Recogido por el Sr. D. Sergio Hernandez, socio honorario de *El Folk-Lore Frexense* y colaborador de la revista *El Folk-Lore bético-extremeño*.

tú eres negra.—Tuya es la culpa—dijo ella,— porque me has tenido aquí tres días y ha hecho tanto calor, que el sol ha quemado mi piel.—Pues señor, que el príncipe, aunque no muy conforme, subió en el coche, se llevó la negra á palacio y se casó con ella.

A los pocos días, el jardinero de palacio vió una palomita que se paró en un árbol y que le dijo:—*Jardinerito del rey, ¿cómo le va al príncipe con la perra (1) mora?*—*Dormir infora (2), dormir infora*—contestó el jardinero.—*¿Y mis hermanitos, qué acarcean?*—*Calicanto (3).*—*¡Ay de mí, que me quebranto!*—Y tendiendo las alas se iba volando. Pues señor, sucedió que como el jardinero vió que la paloma venía todos los días á hacerle las mismas preguntas, se lo dijo al príncipe, y entonces el príncipe, que no estaba muy conforme con la negra, le llamó la atención, y le dijo al jardinero que pusiera liga en el árbol donde se paraba la paloma y la cogiese. Así lo hizo el jardinero, cogió la paloma y se la llevó al príncipe. Este estaba loco con la palomita y la tenía suelta por el palacio, y cada vez que iban á comer, la palomita subía á la mesa y se ponía á comer en el plato del príncipe, luego salía volando y se ensuciaba en el de la negra, así es que ésta no podía verla y quería que el príncipe la matase, pero el príncipe se reía de esto y no quería matarla.

Pues señor, que un día el príncipe se puso á acariciar á la paloma, y al pasarle los dedos por la cabeza, notó que tenía un bultito, le separó las plumas para ver lo que era y vió el alfiler.—*¡Ay!*—dijo,—*¡quién habrá clavado este alfiler á este animalito!*—La negra quiso quitarle la paloma, pero el príncipe no le dió tiempo y sacó el alfiler, quedándose ella convertida otra vez en mujer.—El príncipe, sorprendido, dijo:—*Esta sí que es la que yo dejé en el árbol.*—Entonces ella le refirió lo que le había pasado en la fuente, y al día siguiente llegaron los hermanos y contaron también que habían estado convertidos en bueyes. El príncipe mandó matar á la negra y se casó con la otra. *Y aquí se acabó mi cuento, con pan y rábano tuerto.*

Zafra, provincia de Badajoz (Extremadura).

El cuento anterior concuerda con uno titulado *La Palomita blanca*, recogido en Madrid el año 1881 por el Sr. D. Eugenio Olavarría y Huarte; con los de *Lo Rondallayre* del señor Maspons y Labrós, *La coloma blanca*, *Las tres taronjas del amor* y *Las tres taronjetas* (tomos I, II y III; páginas 146, 82, 52); con *Las tres toronjas*, version andaluza recogida de la tradición oral por mi querido amigo el Sr. D. Alejandro Guichot y Sierra; con una version astu-

riana oída por mi amigo el distinguido dibujante señor D. Gumersindo Díaz de la Rosa y de la cual sólo recuerda el siguiente dialoguillo entre el jardinero y la paloma:

—*«Jardinerito del rey.*

—*¿Qué hay, señora?*

—*¿Cómo está el rey y la reina mora?*

—*Come, duerme y se echan á la sombra.*

—*¿Y el niño?*

—*«Cuándo canta, cuándo llora.*

—*¡Oh! ¡Triste de su madre, por estos campos solá!»*

Y con la version chilena *La negra y la tórtola*, recogida en Santa Juana, Chile, por el señor D. T. H. Moore, colaborador del *Folk-Lore Journal*. También escuché hace algunos años en Sevilla un cuento titulado: *Las tres toronjas de amor*, análogo á la linda leyenda magistralmente versificada por D. A. Durán con el título *Las tres toronjas del vergel d'amor*.

En Portugal existen también bastantes cuentos en que se contiene el tema ó asunto que constituye el argumento de la version extremeña que nos ocupa. El Sr. D. Theophilo Braga, en un artículo que publicó en la *Rivista di letteratura popolare*, indica que Soropita refiere como popular en el siglo XVI el titulado *As tres cidras do amor*; Coelho en el prefacio de sus *Contos populares portugueses* indica poseer cinco versiones de este cuento, que no inserta por cierto en su coleccion. El Sr. D. Z. Consiglieri Pedroso ha publicado en uno de los tomos de la *Folk-Lore Society* una coleccion de cuentos populares portugueses, traducidos al inglés por Miss Monteiro; en dicha coleccion se encuentran los dos cuentos siguientes: *The maid and the negress* y *The three citrons of love*, de los que forma parte el asunto del cuento extremeño de que tratamos.

En Francia es muy conocido el tema de *Les trois citrons*, del que debe formar parte, segun creemos, el incidente de la negra y la jóven convertida en paloma.

El Sr. D. Stanislao Prato en su extensa y docta monografía *Cuatro cuentos populares livorneses* (Spoleto, 1880), y ántes el ilustre Pitre en su coleccion magna de *Cuentos populares sicilianos* (Palermo, 1875), citan multitud de cuentos relacionados con el tema de las *Tres toronjas* de que casi siempre forma parte el asunto del cuento extremeño que nos ocupa. Nosotros nos limitaremos á citar los que hemos traducido ó por lo ménos leído y examinado, y son los siguientes: *La bella Rosa*, Pitre (tomo I, páginas 109 á 119), *Le bedda di li setti citri*, id. (t. IV, páginas 235 á 280), *Lo tre cetra* (Pit. ob. cit.), *L'amore delle tre melarance* (Ob. cit.), *La belle dei setti cedri* (páginas 11 á 16). *I tre cocomeri*, *Le tre melangole d'amore*, *Bianca-come-la-neve-e-rossa-come-il-sangue*, *Le tre noci fatati*, *Il giardiero dell'osso* (obra del Sr. Prato citada, páginas 25 á 29), *A Sbiava de Sarracina*, (*I componimenti minori*

(1) Dicen también, reina.

(2) También dicen: dormir infora.

(3) Cal y canto.

della letteratura popolare italiana del Sr. D. F. Corazzini, pág. 477). El Sr. D. Angelo di Gubernatis en su *Mitología zoológica*, t. II, página 313, dice textualmente: «Los cuentos de la joven Filadoro y de la isla de los Ogros en el *Pentamerone* (II, 7 y v. 9), un cuento piamontés que me ha comunicado en 1866 mi amigo el profesor Alejandro Weselofski y que publicó en su ensayo sobre el poeta Pucci, el tercero y duodécimo cuento de la colección de la señora Gonzenbach, el cuento número 49 del libro VI, Afanasiew, así como multitud de cuentos europeos análogos, reproducen el tema de la joven convertida en paloma por la hechicera.

También en la misma obra, tomo citado, página 255, tratando de las *golondrinas*, el señor Gubernatis nos refiere un cuento que le fué contado por una mujer de Antignano, cerca de Leghorn, análogo en un todo, salvo el convertirse la joven en *golondrina en vez de paloma*, al cuento extremeño del texto.

DEMOGRAFÍA.

POBLACION DE FRANCIA.—CAUSAS DE SU ESTACIONAMIENTO.

M. Georges Renaud, en una comunicación presentada al Congreso de Geografía de Burdeos, sobre el censo de Francia de 1881, ha puesto de manifiesto la exigua cifra del aumento anual de la población francesa—4 por 1.000 próximamente,—y hecho ver que esa población no podría duplicarse sino en un período de 300 años, mientras que el período en que doblan la suya Inglaterra ó Alemania es de 85, y el de los Estados-Unidos de unos 40.

Nota la diferente situación que resulta de aquí para la Francia de 1883, comparada con la de 1800. Francia presentaba entónces la mayor aglomeración de población civilizada homogénea que existía en la superficie del globo, excepto China. Hoy no figura sino después de Alemania, de los Estados-Unidos, de Rusia, y amenaza ser adelantada por las Islas Británicas y por Austria. Además, junto á ella se ha formado una nueva aglomeración importante, Italia, de unos 28 millones de habitantes.

Se ve, pues, á qué peligros políticos y militares puede encontrarse expuesta Francia en un porvenir cercano.

De una multitud de datos estadísticos oficiales, combinados entre sí, deduce M. Renaud que, si Francia no aumenta de población, no es por la elevación de su mortalidad—menor, al contrario, que la de Inglaterra y Alemania, y en una cifra considerable, en unos 6 por 1.000,—sino por la escasa proporción de los nacimientos, de una inferioridad espantosa comparada con la de los demás países concurrentes que acaban de nombrarse.

Sólo Noruega se presenta en una situación superior á la vez por su poca mortalidad y por la gran elevación de su fecundidad.

Este estado de cosas debe atribuirse á la ausencia de una política exterior y colonial, seguida con perseverancia, que anime á los nacionales á salir de su hogar, á emigrar temporal ó definitivamente más que hasta aquí, en busca de nuevas carreras, de situaciones más numerosas y ventajosas. El único medio de promover el desarrollo de la población es desenvolver la producción, ofreciendo mayor salida á los productos, y á las familias mayor número de ocasiones de colocar á sus hijos fácilmente.

Hay otra causa que retrasa el desarrollo de la población, y es el aumento excesivo de los impuestos, sobre todo desde hace diez años. Se piden hoy al contribuyente francés *mil cien millones* más de impuestos que en 1870, es decir, una cifra equivalente á los gastos que supondría la manutención y educación de cerca de 3 millones más de niños que los que existen actualmente. La guerra de 1871 ha traído en pos de sí *ocho mil millones* de cargas nuevas; al 5 ½ por 100 representa esto unos 450 millones más de cargas anuales. Pero los 650 millones restantes representan el desarrollo espantoso y continuo de los gastos ordinarios y permanentes del Estado. Se hacen caminos, se construyen vías férreas, se edifican escuelas; la cuestión es saber si vale más tener ciudadanos en mayor número, que es lo que constituye el capital fundamental de una nación, y menos caminos, ferrocarriles y escuelas; ó bellos caminos, vías férreas y escuelas lujosas, pero pocos ciudadanos, y, por consiguiente, menos soldados que poner en línea de defensa que las otras potencias rivales.

El autor ha tratado de determinar en qué límites puede aumentar una nación sus gastos anuales sin detener el desarrollo de su población. Las cargas impuestas á los contribuyentes en Francia son de unos 100 francos por cabeza; esto sin tener en cuenta las sumas percibidas para hacer frente á las necesidades de los ayuntamientos y de las provincias. Lo procedente sería ajustarse al aumento mismo del número de unidades de que se compone la población francesa. Ese aumento de la población es de unos 140.000 habitantes por año. Los gastos del Estado no deberían crecer anualmente en más de 14 millones, y áun lo prudente sería no llegar hasta aquí. Vauban, los economistas, el baron Louis y los hacendistas han tenido siempre por máxima que el impuesto no debe exceder de la vigésima parte de la renta de Francia. Hoy absorbe la doce ó treceava parte. Así se mata el espíritu de empresa, y se paralizan la agricultura, la industria y el comercio, que en Francia se encuentran en un atraso y estacionamiento absolutos. Todo el mundo se ha dejado tentar por el aumento

de valores obtenidos gracias á una extraordinaria habilidad de ese instrumento de percepcion que se llama el fisco.

A las anteriores reflexiones de M. Renaud, vamos á añadir algunos datos de un artículo del alsaciano Carlos Grad, que tanta sensacion causó en Francia hace pocos meses. En el último quinquenio, viene á decir en sustancia, la poblacion de Alemania ha aumentado en 2.506.689 habitantes; la de Francia, en 389.673; por manera que el acrecentamiento anual de la poblacion alcanza en la primera la proporcion de 1,14 por 100, en la segunda de 0,20, seis veces ménos. «Todavía no hemos tomado en cuenta las pérdidas sufridas en el censo aleman por una fuerte emigracion, pues á introducir las en el cálculo, resultaría que la proporcion del aumento natural de la poblacion en Alemania equivaldría á duplicarse el número actual de sus habitantes en el espacio de sesenta años, al paso que el número de habitantes de Francia tiende á estacionarse.» La estadística da para Francia estas dos cifras: en 1831, 32.569.223 habitantes; en 1881, 37.321.186; para Alemania, estas otras dos: en 1830, 29.518.125 habitantes; en 1880, 45.234.061. «Hechos bien dignos de fijar la atencion, no sólo de los sabios, sino de los estadistas á quienes preocupe el porvenir de Francia y su posicion con respecto al poder creciente de Alemania.» Y concluye:

«A los que atribuyen la disminucion de la natalidad francesa á la excesiva densidad de poblacion, á la imposibilidad en que se hallaria el territorio francés de sustentar más hombres de los que actualmente viven en él, les recomendaré que consulten las tablas de la densidad de la poblacion en los diferentes Estados europeos. Si la poblacion específica de Alemania se eleva á 84 habitantes por kilómetro cuadrado, cuando en Francia no excede de 71, no consiste ciertamente en la mayor productividad y riqueza natural del suelo aleman. De igual suerte, á los economistas que creen deber atribuir al aumento de la poblacion una disminucion proporcional del bienestar general de las familias, una sencilla ojeada sobre las evaluaciones que sirven de base para la fijacion de los impuestos de clases (equivalente de la contribucion personal mobiliaria de Francia), enseña que el producto medio, ó riqueza imponible, se ha elevado en Alemania desde 293 marcos por persona y por año en 1872, á 308 marcos en 1881, ó sea, un aumento de 6 por 100. Así, el producto medio anual de cada individuo se ha elevado, no obstante el aumento de la poblacion, y el territorio aleman mantiene con una superficie igual un número mayor de habitantes que el territorio de Francia, más favorecido por la naturaleza. Cuantos tomen en serio la libertad y la independencia de la nacion, deben tener muy presentes todos estos hechos: nosotros diremos con M. Richet:

en la extension del comercio, de la industria, de las artes liberales, el desarrollo de la riqueza y de la inteligencia son tanto más rápidos cuanto mayor número de ciudadanos cuenta una nacion civilizada y laboriosa.»

LA ENSEÑANZA DE LA ANTROPOLOGÍA

EN LA ESCUELA,

por D. José de Caso.

III.

LA SENSACION Y EL SENTIMIENTO (1).

Los niños saben ya que la atencion á las sensaciones, ó, usando su lenguaje, la atencion á lo que ven, oyen, etc., les sirve para conocerlo, para saber lo que es. Sigue el hacerles notar el otro resultado que indivisamente con éste se produce: el sentimiento.

A este fin, que vean, despues de oír un cuento, v. gr., cómo, no sólo *saben* lo que ha pasado en él, sino que les gusta ó no, les da alegría ó sentimiento, ó las dos cosas. Con todo lo demás que oyen, ven, etc., les pasa lo mismo. Mientras no se fijan en los objetos, todos les son iguales, no les importan; pero desde el momento en que atienden, ya no les son iguales: unos les gustan, otros no; unos les dan alegría, otros tristeza.

Que reparen ante todo en la importancia del hecho. Cuando nos gustan las cosas, las deseamos; cuando no nos gustan, no las queremos; cuando nos son indiferentes, no hacemos caso de ellas. Ahora: lo que agrada se hace de buena voluntad, y de mala gana lo que disgusta; de modo que es muy fácil ó muy difícil hacer las cosas buenas, segun nos gusten ó no, y lo mismo ocurre con las malas. En el tercer caso, es decir, cuando no nos fijamos en ellas, y no sentimos gusto ni disgusto, lo mismo nos dan las unas que las otras, y con la misma facilidad podemos hacer las malas que las buenas. Así, es una gran desgracia que no se nos dé nada por ninguna cosa: seremos buenos ó malos por casualidad ó por capricho; nadie podrá tener confianza en nosotros, porque nadie sabrá á qué atenerse sobre lo que haremos en cada caso. Es asimismo una gran desgracia que nos gusten las cosas malas, porque seremos malos casi siempre (*vicio*); por el contrario, cuando nos gustan las buenas, es seguro que seremos buenos siempre, ó haremos todo lo que podamos por serlo (*virtud*).

Todo esto, aquí dicho brevemente, excusado es decir que en las conversaciones con los niños exige ser tratado con detencion, aunque con sobriedad (cosas distintas, tan necesaria

(1) Véase pág. 187 (núm. 153) del BOLETIN.

la una como la otra, y perfectamente compatibles). No se tome, pues, como todo lo anterior y lo siguiente, sino á modo de mera indicacion del terreno en que pueden plantearse las cuestiones, y de la forma en que ha de procederse para que el niño piense en ellas y las entienda á su modo, y eduque en este ejercicio su pensamiento, que es lo verdaderamente fecundo, y á lo que el maestro puede cooperar, inspirándose en la idea de los fines á que sirve su enseñanza, y teniendo presentes las condiciones indispensables para cumplirlos; pero no por sólo ajustar su obra servilmente á patrones hechos de antemano, si le falta aquella idea ó el exacto conocimiento y juicio de aquellas condiciones. Con este sentido puede utilizarse lo anterior para hacer resaltar desde un principio la importancia del sentimiento, es decir, del gusto ó del disgusto, de la alegría ó la tristeza, y así sucesivamente, que es como piensan y hablan los niños, no del sentimiento en general.

Ahora bien; ese gusto ó disgusto, ese placer ó dolor, que tanta importancia tiene en todo lo que se hace, son, como el conocimiento, cosas distintas de las sensaciones—de ver, oír, tocar, etc. Que noten, pues, cómo se distinguen, para que empiecen á hacerse cargo de este nuevo factor de nuestras obras.

Un niño, por ejemplo, oye un cuento, é inmediatamente se encariña con uno de los personajes: *siente* que le salgan mal las cosas, y *se alegra* cuando le salen bien. Se le hace reparar en seguida cómo lo único que *ha oído* es la voz del que cuenta; pero su *alegría* ó su *tristeza* por la buena ó mala suerte del personaje del cuento no las ha sentido en los oídos, como la voz; han venido despues, conforme se enteraba de lo que oía, y no son cosa que se oye. La prueba de que hay aquí algo distinto de la sensación es que, si no nos enteramos de lo que pasa en el cuento, no nos causa ni alegría ni tristeza, aunque oigamos perfectamente la voz del que narra. Además, el cuento no produce exactamente los mismos sentimientos en todos los niños: unos sienten más que otros las cosas malas que pasan al personaje, y se alegran también más que ellos de las buenas; á algunos, acaso no les da más todo ó parte de lo que ocurre. ¿Por qué? ¿Es porque cada uno oye una cosa diferente? No: oír, todos oyen lo mismo; lo que hay es que unos atienden, otros no; unos atienden más, otros menos; unos se enteran bien de lo que oyen, otros no lo comprenden, etc., etc. Hágaseles notar estos diversos efectos, preguntando á cada uno lo que le ha gustado más del cuento, lo que le ha dado más tristeza ó alegría; y que vean bien cómo las diferencias no dependen de las sensaciones, sino del estado de cada cual. El conocimiento que tenga el profesor del estado general de cada niño, y de su estado especial en el momento de la experiencia, debe servir para hacer com-

prender al que permanece indiferente la causa de su indiferencia. En comprobacion, hágaseles notar también cómo uno cualquiera de ellos puede alegrarse unas veces y entristecerse otras por una misma cosa, y cómo esto depende de él y no de los objetos. Ejemplo, en las situaciones de buen ó de mal humor. Ejemplo, en la repetición de las impresiones: un juguete que agrada y hasta entusiasma al principio, andando el tiempo llega á cansar y á ser indiferente. El mismo ejemplo en la duracion de las impresiones: ¿les divierte el jugar mucho tiempo seguido á una misma cosa? No; empiezan por ponerse á jugar muy contentos, y al cabo de un rato ya no quieren jugar como no sea á otra cosa; ya les cansa aquel juego y no les divierte. Que noten bien cómo en todos estos casos la mudanza de sentimientos no depende de un cambio de las cosas, ni de sus sentidos, sino de un cambio suyo: de que ellos se cansan de las cosas, y concluyen por no prestarles atención, por no hacerles caso, mientras que al principio tenían en ellas toda su atención, sus cinco sentidos.

Con estos ejemplos ú otros semejantes se habrán fijado en el primer hecho que importa dejar fuera de duda, á saber: que lo que vemos, oímos, etc., puede gustarnos ó disgustarnos, ponernos alegres ó tristes; pero que para esto no basta ver ú oír, sino que es preciso *atender*.

Como los niños no tienen el concepto total de la sensibilidad, y lo único que saben es que sienten por los sentidos, y que sienten también por todo el cuerpo cosas distintas de las que perciben por los sentidos (dolores y necesidades físicas), para que se penetren bien de la diferencia que existe entre la sensación y el sentimiento, hay que hacérsela notar separadamente en ambos casos. Se ha hecho hasta aquí en el primero, y ahora debe hacerse en el segundo. Ejemplo: si, estando cansado un niño, se le propone ir á una diversion, aguanta con gusto la molestia del cansancio por ir á divertirse. ¿Es que el hecho de dejar de descansar puede serle agradable? Claro que no: si va con gusto es, á pesar del cansancio, por la alegría que le produce el saber que va á jugar. Este y otros casos familiares de desacuerdo entre los sentimientos y las sensaciones, concluirán de despertar su atención sobre las diferencias que existen entre ambos órdenes de sensibilidad.

Más aún. Las cosas que nos han dado mucha alegría ó mucha tristeza se nos quedan tan *presentes* como las que vemos ú oímos con gran atención, aunque no nos produzcan esos efectos; y, aunque hayan pasado ya, las podemos volver á ver dentro de nosotros, y sentir de nuevo alegría ó tristeza, como si otra vez pasaran. Que reparen en la alegría con que se ponen á repasar las cosas que les han sucedido en el paseo ó en una excursion, al siguiente día,

y siempre que vuelven á hablar de ellas. No ocurre otro tanto con el placer ó dolor físico: el mero recuerdo del objeto que lo produjo no basta para volver á experimentar el uno ni el otro; se necesita una causa física actual. Ejemplo: por acordarnos de un fruto, no sentimos la dulzura de su sabor; ni por acordarnos de un golpe, el dolor que nos produjo. Se recuerdan los objetos y sus impresiones, sobre todo las de la vista y el oído, pero *no se experimenta el placer ó dolor* que puede acompañarlas, que es lo único de que se trata aquí.

Ahora ¿qué importancia tiene el quedársenos presentes nuestros sentimientos? Puesto que el sentimiento engendra en nosotros tendencias positivas ó negativas, simpáticas ó antipáticas, respecto de las cosas que lo producen (todo lo cual se indicó al comienzo en términos familiares á los niños), claro es que la permanencia de los sentimientos implica la de las tendencias respectivas, y por lo mismo, la de los motivos determinantes de nuestras acciones. El sentimiento es por su naturaleza un elemento conservador en la vida; pero no conservaría nada si él mismo no permaneciese después de producido. Hé aquí la importancia capital del recuerdo en la esfera del sentimiento. Hay que hacérselo ver á los niños. Van, por ejemplo, á una excursion, se divierten mucho, y el recuerdo de la alegría que han tenido hace que sientan siempre deseo de volver. Por el contrario, si hay uno cuya alegría no haya sido muy grande, y se le olvida pronto, ese, aunque en el primer momento diga que desea volver, al día siguiente ya no hace ningun caso de la excursion. El afán del uno le lleva á hacer una cosa que le conviene, y no tendría ese afán si no conservase vivo el goce que sacó de ella. Así comprenderán, aunque no lo formulen, que si los sentimientos que nos inspiran las personas y las cosas no se conservasen y se reprodujesen á cada momento, resultaría que, una vez pasado el instante de su produccion, las personas y las cosas volverían á sernos tan indiferentes como ántes; y, por lo tanto, se abren camino para comprender en su día que la conservacion de los sentimientos es el primer preservativo contra la indiferencia.

Se enlaza y continúa esta observacion con la siguiente. No sólo nos dan alegría ó tristeza las cosas que tenemos delante ó recordamos, sino las que no hemos visto aún ó están por suceder. Que recuerden, por ejemplo, lo que gozan cuando se preparan para ir á una diversion, sin embargo de no estar en ella todavía. ¿Por qué? Porque, aunque no ven nada aún, se lo *figuran* todo. Que vean cómo por esta razon pueden gozar más por anticipado que después en realidad; porque ellos pueden figurarse las cosas mejores de lo que son. Aprovechése estos hechos para acentuar la diferencia entre el sentimiento y las sensaciones, notando cómo éstas no pueden anticiparse por la mera figura-

cion de la fantasía con esa facilidad, ni ménos con esa libertad que el sentimiento.

¿Qué importancia tiene para la vida esta anticipacion de estados afectivos? Los niños pueden comprenderla observando que, siempre que piensan hacer una cosa que les gusta, gozan de antemano con lo que van á hacer; de ese goce anticipado resulta el afán de hacerla; si no fuese por eso, no volverían á acordarse de ella, y no la harían. Y cuando la empiezan, el placer que esperan tener al verla concluida, y de que tambien disfrutan de antemano, les hace seguir trabajando de buena gana hasta llegar al fin; si no, se cansarían, y la dejarían á poco de empezada.

Añádase, por último, que, no sólo pueden darnos alegría ó sentimiento las cosas que vemos, ó las que recordamos, ó aquellas de que nos hablan, sino otras que nadie ha visto y que quizá ni existen. Ejemplos: los mismos sentimientos que les inspiró el cuento del principio ó los que experimentan soñando con fantasmas, y en general, con cosas maravillosas. Hágaseles ver que aquí, como en el caso anterior, no les pone alegres ó tristes nada que vean ó pase fuera de ellos, sino cosas que ellos *se figuran*. Sobre el hecho de figurárselas no hay que insistir, porque ya han notado ántes esta funcion creadora de la fantasía (1) y han visto cómo procede; lo que importa que adviertan en este punto es que esas figuraciones tienen fuerza bastante para producir sentimientos.

Importancia de este hecho. Ya saben que las creaciones de la fantasía sirven para inventar cosas nuevas. Insístase sobre el particular, y hágase advertir ahora cómo cuando á ellos se les ocurre una cosa nueva les da alegría, y tienen deseo de realizarla. Esa alegría y ese deseo les sirven, como siempre, para no parar hasta cumplirla. Pueden utilizarse aquí cuentos ó anécdotas históricas para hacerles ver cómo el amor, el cariño hacía sus inventos, ha llevado á ciertos hombres á sufrir mucho por realizarlos, y cómo sin la fuerza que les dió ese amor, ese cariño, no hubieran luchado contra tanta contrariedad, y no hubieran traído sus inventos á la práctica. Ejemplo: Colon. En este punto llegan á ver en uno de sus grados más altos la independenciam que puede alcanzar el sentimiento respecto de las influencias físicas, y ven tambien en su grado más alto el contraste que ofrece con las sensaciones (por ejemplo, con las privaciones y sufrimientos materiales del inventor). La observacion de esa independenciam y de ese contraste contribuirá á afirmar en el niño la distincion que ha venido notando entre ambos órdenes de sensibilidad.

Al hacer esta distincion, ha podido reconocer en la produccion, conservacion y desarrollo del sentimiento los mismos caracteres que

(1) Véase artículo II. — *La sensibilidad y el conocimiento*, en el número del BOLETIN citado al principio.

en la produccion, conservacion y desarrollo del conocimiento. Ha visto, pues, el lado comun que presentan como fenómenos, ambos psicológicos, y el paralelismo que guardan, como aspectos diferentes, pero indivisos, de nuestra relacion con todo lo que existe. Resta ahora hacerles advertir la diferencia que ofrecen en medio de esa comunidad.

Para esto, que empiecen por notar la distincion que establece ya el lenguaje: la alegría y la tristeza no son cosas que se *saben*, sino que se *sienten*; nadie dice yo sé alegría, sino yo *siento* alegría. Que vean despues cómo, de igual manera que son muchas las cosas que se saben, son tambien muchas las cosas que se sienten: no sólo alegría ó tristeza, sino cariño, odio, deseo, temor, lástima, envidia, agradecimiento, etc., etc. De entre estos ú otros sentimientos, se eligen los más familiares para que se fijen en la multitud de cosas que entran en la jurisdiccion del sentimiento, y comprendan que éste constituye una esfera entera de nuestra vida, como el conocimiento; idea que nosotros damos naturalmente por supuesta, pero que no lo es para el niño, y hay que ponerle en camino de formarla: es la base para que llegue á reconocer en lo ulterior conocimiento y sentimiento como dos modos igualmente comprensibles—universales—de nuestra relacion con todo lo existente.

Para afirmar bien la distincion, que adviertan cómo es posible conocer una cosa sin experimentar por ella el sentimiento correspondiente, ó experimentando el contrario. El hombre ilustrado, v. gr., que á sabiendas comete una mala accion, la comete, á pesar de saber perfectamente el mal que hace, ó por falta de buenos sentimientos, ó por algun mal sentimiento que lo vence. De un modo ó de otro, el niño ve que no hay acuerdo en ese caso entre el conocimiento y el sentimiento. Al revés, puede tener sentimientos excelentes un hombre ignorante: un pobre campesino, por ejemplo, que no haya estudiado nada, que no haya aprendido siquiera á leer y escribir, puede compadecerse de un pobre tanto como la persona más instruida; aunque sus mismos sentimientos, por falta de educacion, le pueden llevar á obrar mal muchas veces; v. g.: su compasion hácia una persona á quien se ha maltratado puede llevarle á él á maltratar al ofensor; con cuyos dos ejemplos se prueba, no sólo el desacuerdo en que pueden estar conocimiento y sentimiento—desacuerdo que implica su distincion,—sino el mal que de aquí resulta, y, por consiguiente, la necesidad de armonizar ambos factores de la vida.

Esto, en cuanto al hecho de la distincion. Respecto de su naturaleza, es muy poco lo que pueden ver los niños, y hay que ser muy sobrios en este punto. Ponerlo en claro supone un análisis que ellos no han hecho, ni pueden hacer todavía, de los dos términos de la distincion:

el conocimiento y el sentimiento. Hasta entónces deben limitarse á esta observacion inmediata y elemental: que para conocer un objeto, tienen que aprender varias cosas, pertenecientes todas á aquel objeto; si es, por ejemplo, una casa, han de ver de qué está hecha, qué figura tiene, qué tamaño, qué número y disposicion de puertas y ventanas, de pisos y habitaciones; en suma, han de ver *todo lo que pertenezca á la casa*;—pero si al entrar en sus habitaciones sienten gusto ó disgusto de encontrarse allí y deseo de permanecer ó de marcharse, ese gusto ó disgusto, esos deseos, no son algo nuevo que noten en la casa, sino cosas *que les pasan á ellos* á consecuencia de lo que han visto y pensado al encontrarse en su interior. Que confirmen con otros ejemplos cómo al experimentar un sentimiento cualquiera no se quedan lo mismo que estaban, sino que les pasa algo; y que vean, en prueba de que es así, cómo, aparte de que ellos lo conocen de sobra, se lo nota todo el mundo (en la risa ó en el llanto, en los gestos y ademanes que acompañan á nuestros sentimientos).

Los niños ven así, aunque nada de esto reflexionen, que las impresiones que recibimos de la realidad no valen sólo como datos acerca de las cosas, sino juntamente como un estímulo para nosotros, que provoca en nuestra actividad movimientos de atraccion ó repulsion—de simpatía ó antipatía—hácia esas mismas cosas. Vislumbran de esta suerte, aunque de un modo lejano y relativo aún, la base objetiva del conocimiento y sentimiento. En la exigencia de la atencion á las impresiones para llegar á este doble resultado—exigencia notada constantemente en todo lo anterior—han podido reconocer, además, el aspecto subjetivo de ambas relaciones. En lo esencial, pues, están ya á la vista de las cuestiones capitales tocantes al conocimiento y al sentimiento: ninguna nueva les falta; y lo único que les queda en adelante es desenvolver estos primeros gérmenes de todas.

(Continuará.)

SECCION OFICIAL.

EXTRACTO DEL ACTA DE LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS DE LA 2.^a EMISION, VERIFICADA EL 12 DE MAYO DE 1883.

(Conclusion.)

El Sr. Azcárate y el Sr. Pedregal piden la palabra.

El Sr. Presidente ruega al Sr. Val que, ántes de retirarse de la Sociedad, explique la significacion de lo que acaba de indicar.

El Sr. Val apunta que refiriéndose las susodichas razones á cuestiones que atañen á la Junta general de accionistas de la 1.^a emision,

no es aquel el momento oportuno, y que sólo en aquella Junta general hablaría, caso de asistir.

El Sr. Pedregal invita, como individuo de la Directiva, á dicho señor á que ofrezca su asistencia á la general ordinaria de fin de mes, con objeto de que no pesen sus palabras, que envuelven cierta censura, en el ánimo de los concurrentes.

El Sr. Val contesta que no sabe si podrá asistir.

El Sr. Azcárate suplica por su parte, en igual calidad de miembro de la Directiva, á que explique el socio mencionado las razones aludidas, ya que no ha de asistir á la Junta de fin del actual.

El Sr. Val dice que no quería hablar, pero que, puesto que se le invita con tanta insistencia, lo hace para consignar que, habiendo sido individuo de la Comisión de revisión de cuentas del año económico último, ha inspeccionado minuciosamente las relativas á ingresos y gastos, encontrándolas conformes con los justificantes correspondientes, y que, en este sentido firmó con sus compañeros de Comisión un dictámen en el que se pide á la general ordinaria la aprobación de las mismas en la primera parte del citado documento. Pero que visto que la Sociedad no cubre con sus ingresos normales sus gastos, viéndose obligada á recurrir al capital de las acciones, no creía que de este modo podría subsistir, puesto que por este camino nunca contaría con capital sobrante, ya que el déficit de su presupuesto lo cubría con parte de ese capital, en vez de no invertir sino las rentas del mismo. Y que estas eran las razones por las cuales dejaba de pertenecer á la Sociedad.

El Sr. Azcárate, en vista de las explicaciones del Sr. Val, dice renuncia la palabra, puesto que ve que el fundamento de las razones del señor accionista corre parejas con el en que basaba las del 40 por 100 de la construcción; y únicamente indica que la *Institución*, cuando no cubre con la matrícula, los donativos y suscripciones, su presupuesto, claro es que ha de echar mano para enjugar el déficit, del capital de acciones suscritas con que cuenta.

El Sr. Presidente hace constar la inconsecuencia lógica de la conducta del Sr. Val, puesto que si ha visto en las cuentas que falta dinero, en vez de retirarse, debería aumentar el número de sus acciones, ya que tantas simpatías asegura le inspira la *Institución Libre*.

Terminado este incidente, el Sr. Moragas defiende su proposición, diciendo en primer término que la Junta general anterior celebrada el 5 había resuelto ya en principio el fondo de su pensamiento, y que el acuerdo que en su juicio debía adoptarse, era simplemente una declaración de los presentes y representados, á saber: que la Junta declara que queda anulada la base 2.^a, y que los accionistas de

la 2.^a emisión no tienen otros derechos que los de la primera, constituyendo todos una sola Sociedad, la de la *Institución Libre de Enseñanza*; y que, en su consecuencia, toda acción nueva suscrita, debía entrar en la categoría única de acciones, puesto que se necesitaba constituir legal y definitivamente la Sociedad, y esta unificación facilitaba la organización jurídica indispensable para la operación de crédito que la Directiva y Comisión de local proyectan.

Hecha la oportuna pregunta, la Junta acuerda por unanimidad la fusión de las dos emisiones de acciones en una sola, aprobando en todas sus partes lo propuesto por el señor Moragas.

El Sr. Presidente da gracias á la reunión, por esta nueva prueba de confianza que los señores socios ofrecen á la Junta.

Y no habiendo otros asuntos de que tratar, se levanta la sesión á las siete y media. De todo lo cual es acta el presente documento que firmo en Madrid, con el V.^o B.^o del Excelentísimo Sr. Presidente, á 12 de Mayo de 1883.—El Secretario, *H. Giner*.—V.^o B.^o El Presidente, *S. Moret*.

LIBROS RECIBIDOS.

Gogorza (D. José).—*Una excursión zoológica por Valencia*.—Madrid, 1883.

Serrano Fatigati (D. Enrique).—*Alimentos adulterados y defunciones*.—Madrid, 1883.

Arenal (D.^a Concepcion).—*La mujer de su casa*.—Madrid, 1883.

Varvaro Pojero (F.).—*A traverso la Spagna*.—Milano, 1882.

Instituto de Fomento del Trabajo Nacional.—*Catálogo del Archivo y Biblioteca*.—Barcelona, 1883.

Mateo de Iraola (D. Eduardo).—*Memoria del Instituto de Segovia durante el curso de 1881 á 1882*.—Segovia, 1883.

Vilanova y Piera (D. Juan).—*Conferencias dadas en Santander en Setiembre de 1880*.—Torrelavega, 1881.

Ruiz de Quevedo (D. M.) y Torres Campos (D. R.).—*La mujer en el servicio de Correos y Telégrafos*.—Madrid, 1883.

Alvarez y Capra (Ilmo. Sr. D. Lorenzo).—*Discurso de recepcion en la Academia de San Fernando, sobre la Influencia de la arquitectura en las sociedades*.—Madrid, 1883.

Soriano Murillo (Ilmo. Sr. D. Benito).—*Discurso de recepcion en la Academia de San Fernando, sobre la Influencia de las artes en la civilizacion de los pueblos*.—Madrid, 1883.

Giralti-Pauli (D. Ramon).—*El estudio del latin por el método real-objetivo*.—Sevilla.

Lista de Sres. Accionistas de la INSTITUCION.

Número de las acciones.	(Conclusion de los de la 1. ^a Emision.)	Núm. de orden.
607	D. Matías Torres.	523
608	Sr. Marqués de Camarena.	524
609	» Marqués de Torreorgaz.	525
610	† D. Joaquin de la Gandara (v. 115).	103
611	» José de la Gándara (v. 114).	102
612	» Edmundo Lozano Cuevas.	526
613	» Ricardo Rubio Alvarez.	527
614	» Onofre Amat.	528
615	» Gaspar Nuñez.	529
616	» Teobaldo Fernandez.	530
617	» Sixto Espinosa.	531
618	» Ricardo Martí.	532
619	» Pedro Sama.	533
620	» Fernando Lozano Montes.	534
621	» Juan Eduardo Cartaya.	535
622	Anónima	536
623	D. Silvestre Torroba (repr.) (véase 409).	364
624	» Luis Izquierdo.	537
625	» Ignacio Bañer (v. 102 á 106 y 541 545)	94
626	El mismo.	»
627	El mismo.	»
628	El mismo.	»
629	El mismo.	»
630	D. Alfredo Weil.	538
631	El mismo.	»
632	D. Luis Razeti.	539
633	» José Gonzalo de las Casas.	540
634	» Eduardo de Aguirre.	541
635	» Salvador Arpa y Lopez.	542
636	» Adolfo Bayo (véase 132).	117
637	» Rodrigo María Ramirez.	543
638	» José Bernaldo de Quirós.	544
639	» Vicente Calabuig y Carra.	545
640	» Gualberto Ballesteros.	546
641	» Pascual Torrás.	547
642	» Carlos Prast.	548
643	» S. L.	549
644	» Ricardo Besteiro y Fernandez.	550
645	» Julian Prats.	551
646	» Manuel Martinez y Ortiz.	552
647	» Jorge Arellano.	553
648	» José Ontañon (véase 519).	467
649	» Ramon Guerrero.	554
650	» Pablo Dachs y Vidal.	555
651	» Manuel Rodriguez.	556
652	» Federico Flíedner.	557
653	» Joaquin Laberia.	558
654	» Francisco García Martino.	559
655	» Pablo García Martino.	560
656	» Victor Faure.	561
657	» Anastasio Perez y García.	562
658	» Manuel Villegas.	563
659	» Agustin Oviedo y Martinez.	564
660	Sr. Marqués de Retortillo.	565
661	D. Salustio Victor Albarado.	566
662	» Victoriano Medrano.	567
663	» Angel Velao Hernandez.	568
664	» Fermin Celaya.	569
665	» Agustin Oviedo Martinez (v. 659).	564
666	» Felix Lorenzo.	570
667	» Manuel Zapatero.	571

Número de las acciones.		Núm. de orden.
668	D. Eugenio Montero Ríos (v. 302).	263
669	El mismo.	»
670	† D. José Soldevila.	572
671	» Tomás Sanchez Martinez.	573
672	» Laureano Figuerola (v. 256 y 573).	228
673	» Julian Prats (v. 645).	551
674	» Justo Pelayo Cuesta (v. 4, 529 y 578).	3
675	» Marceliano Isabal.	574
676	» Juan Martos.	575
677	» Daniel Zabala.	576
678	» Manuel Salvador Serrano.	577
679	» Alejandro Chao Sedano.	578
680	» Eduardo Chao Sedano.	579
681	» Eusebio Calvo.	580
682	» Saturnino Montes.	581
683	» Norberto Viqueira.	582
684	» Agustin Marzo y Feo.	583
685	» José Madrid Moreno.	584
686	» Manuel Poley y Poley.	585
687	» Pablo Fernandez Barrios.	586
688	El mismo.	»
689	D. Eduardo Manera.	587

(Continúa abierta.)

Lista de Sres. Accionistas de la 2.^a Emision.

Número de las acciones.		Núm. de orden.
1	D. Juan Anglada (v. 1. ^a 167, etc.).	150
2	El mismo.	»
3	El mismo.	»
4	El mismo.	»
5	El mismo.	»
6	El mismo.	»
7	El mismo.	»
8	El mismo.	»
9	El mismo.	»
10	El mismo.	»
11	El mismo.	»
12	El mismo.	»
13	El mismo.	»
14	El mismo.	»
15	El mismo.	»
16	El mismo.	»
17	El mismo.	»
18	El mismo.	»
19	El mismo.	»
20	El mismo.	»
21	Sr. Marqués de Almanzora (v. 1. ^o 204).	180
22	El mismo.	»
23	El mismo.	»
24	El mismo.	»
25	El mismo.	»
26	El mismo.	»
27	El mismo.	»
28	El mismo.	»
29	El mismo.	»
30	El mismo.	»
31	El mismo.	»
32	El mismo.	»
33	El mismo.	»
34	El mismo.	»