

trabajo; más tarde, los concienzudos esfuerzos de la Asamblea legislativa sólo repararon imperfectamente el tiempo mal empleado ó perdido. En la época del golpe de Estado, todas las líneas empezadas se continuaron acá y allá por trozos, sin que el conjunto se terminase en ninguna parte. La línea del Mediterráneo estaba abierta de París á Chalón y de Aviñón á Marsella: entre Chalón y Aviñón había un largo espacio sin concluir, y no faltaban espíritus atrasados ó recelosos que aún formulaban dudas sobre la utilidad de la obra. «¿A qué tender rieles paralelamente al Saona y al Ródano?», decían. Estas dos magníficas vías fluviales no ofrecen un medio de transporte suficiente para las necesidades del comercio ó de los viajeros? Las demás cabezas de línea eran: en el centro, Nevers; en el Sudoeste, Poitiers; en el Oeste, Chartres; en el Noroeste, El Havre; en el Este, Nancy, que no fué unido á Estrasburgo hasta meses después. La red del Norte, donde la naturaleza casi horizontal del suelo había exigido pocas obras de fábrica, era la única bastante adelantada para que las principales comunicaciones fuesen completas: por esta parte, las relaciones internacionales estaban aseguradas, hacia Bélgica por Valenciennes y Mouscron, y hacia Inglaterra por Boloña y Calais. En 1852, la longitud total de las líneas explotadas apenas pasaba de 3.000 kilómetros, mientras que era de 8.000 kilómetros en Alemania, de 11.000 en Inglaterra y de 850 en la diminuta Bélgica.

Todo invitaba á Napoleón III á proseguir y coronar tan atrasada obra. Se recordará que el senadoconsulto de 25 de diciembre de 1852, en materia de obras públicas, confirió al jefe del Estado el derecho de ordenar por simples decretos todas las empresas de utilidad pública; la única restricción puesta á la omnipotencia del poder ejecutivo consistía en la obligación de someter á la aprobación de los diputados los contratos que impusiesen cargas al Tesoro. Libre de toda traba, sin tener que contar más que con un Cuerpo legislativo dócil, el emperador se sentía además sostenido y estimulado por la opinión pública, muy indiferente entonces para todo lo demás, pero que pedía una cosa, una sola, con insistencia: ferrocarriles que, en concepto de todo el mundo, habían de reanimar las poblaciones pobres y dar á las ciudades ricas un desenvolvimiento más decisivo.

Decretáronse, pues, nuevas líneas; autorizáronse numerosas concesiones; imprimióse actividad á los trabajos concedidos ya, á fin de enlazar los ramales hasta entonces aislados. En las concesiones, el gobierno imperial evitó con cuidado los fraccionamientos excesivos que hubieran aumentado inútilmente los gastos generales y reducido las compañías á la impotencia: por esto acordó con frecuencia á los concesionarios de las grandes líneas los ramales ó prolongaciones que servían las mismas regiones. Sin embargo, un abuso contrario podía nacer de la aglomeración extrema que hubiese concentrado en manos de una ó dos sociedades la poderosa industria de los ferrocarriles; á fin de prevenir ó atenuar este peligro, el ministro de Obras públicas se opuso desde luego á la fusión de las líneas del Centro con las de Lyon, y negóse luego á ratificar los arreglos preparados entre la compañía de Lyon y la flotilla del Ródano; así las empresas seguirían separadas, y el pú-

blico beneficiaría de la competencia entre los transportes rivales (1).

A principios del Imperio, las demandas de concesiones se multiplicaron al extremo de desconcertar todos los cálculos, y los nuevos títulos fueron objeto de un agiotaje desmedido que mezcló en las mismas especulaciones á los más humildes agentes de negocios con los más altos dignatarios del Imperio. En tales circunstancias, la administración suspendió provisionalmente las concesiones. Al reanudarlas, exigió de las nuevas sociedades la entrega anticipada del importe de dos quintas partes de las acciones: con esto esperaba contener la especulación, y se precavía contra la temeridad de las compañías, más prontas á firmar compromisos que aptas para cumplirlos.

Una vez dado el impulso, el movimiento continuó sin disminuir jamás; los informes oficiales atestiguan su constante progreso. Las nuevas líneas adquirieron un rápido desarrollo; los ramales hasta entonces separados se unieron. En 1854 y 1855, la larga vía de París á Marsella se terminó con la apertura sucesiva de las secciones de Chalón á Lyon, de Valence á Aviñón y finalmente de Lyon á Valence; un año después, la travesía de Lyon, desde Vaise hasta Perrache, completó esta obra grandiosa. En el mismo año de 1855, la apertura de la sección de San Quintín á Equerlines puso á París en comunicación directa con Alemania, Prusia y la Europa septentrional. Al mismo tiempo, las grandes líneas se prolongaban, al Oeste y al Sudoeste hasta Nantes y más allá de Burdeos; al Sudeste hacia Grenoble; al Este hasta Metz, Mulhouse y Basilea; y en el centro hasta Limoges, Clermont é Issoire. En esto, la inobservancia de los reglamentos y otras causas determinaron varios accidentes que alarmaron á la opinión, provocando en los más atrasados una regresión en que se echaba de menos el servicio de las pesadas diligencias que aún cruzaban las comarcas desheredadas. Estalló entonces la suprema protesta de los maestros de posta, de los trajinantes, de los mesoneros de carretera, de todos aquellos que veían alteradas sus costumbres y comprometida su profesión por la nueva industria. Última sublevación del pasado contra el presente, de la rutina contra el progreso. El gobierno se apresuró á apaciguar la opinión con tranquilizadoras estadísticas, reforzó los servicios de vigilancia y de inspección, exigió la observancia cada vez más estrecha de los reglamentos, y pronto desapareció toda traza de temor (2). A fines de 1856, el número total de los kilómetros explotados era de 6.500 (3), de modo que Francia tendía á igualar á sus poderosas vecinas Inglaterra y Alemania. Sólo tres comarcas quedaban fuera de las redes ferroviarias: los Cevenas, los Pirineos, el Delfinado y la alta Provenza. Pero esto había de durar poco. En algunas de estas apartadas provincias empezaron á verse ingenieros levantando planos y plantando jalones. Los capitalistas murmuraron y las acciones se cotizaron en

(1) Memoria del Sr. Magne, ministro de Obras públicas, presentada al Emperador (*Monitor* del 2 de febrero de 1854).

(2) Circular del ministerio de Obras públicas á los administradores de las compañías de ferrocarriles, 25 de octubre de 1855 (*Monitor* del 27 de octubre de 1855).—Véase también el *Monitor* de 1.º de noviembre de 1855.

(3) Memoria de M. Rouher, ministro de Obras públicas, 30 de noviembre de 1856 (*Monitor* del 1.º de diciembre de 1856).

baja. Se temía que resultasen excesivamente onerosas aquellas pequeñas líneas sin tráfico, y que su explotación absorbiese las soberbias ganancias de las grandes líneas. Pero esta impresión egoísta se perdió en la opinión general. A excepción de algunas necias resistencias municipales, el anuncio de un ferrocarril causaba alegría en todas partes, suscitando cálculos que á veces tenían algo de ilusorios. Las inauguraciones de los ferrocarriles eran fiestas, fiestas populares y oficiales á la vez, en las cuales ministros y prefectos ensalzaban el genio previsor del soberano, dispensador de tantas prosperidades. Las poblaciones contestaban á ese lenguaje con gritos de entusiasmo, y de entusiasmo sincero, pues bajo una prestigiosa influencia que aún dura en ciertos puntos, confundían en una misma admiración agradecida el nuevo descubrimiento que iba á doblar el tráfico ó el valor de sus productos, y al príncipe tan bienhechor como temible cuya voluntad omnipotente había tendido aquellos mágicos rieles y conducido aquellas misteriosas locomotoras hasta el pie de sus montañas ó á lo largo de los torrentes de sus vallados.

Aquellas vías férreas, que iban á morir al extremo de los muelles del Havre ó de Burdeos, inspiraban el natural deseo de crear comunicaciones aún más extensas y abreviar las distancias marítimas. La idea no era nueva. Durante la monarquía de Julio se sometieron á las Cámaras tres proyectos sucesivos para subvencionar grandes líneas de vapores que asegurasen á los viajeros un transporte tan seguro como rápido, siendo los mensajeros exactos, rápidos y fieles de las correspondencias privadas. El primero de estos proyectos, presentado en 1840, fué votado, pero quedó sin efecto por falta de suficiente subvención para tentar á las empresas; el segundo, presentado en 1845, no pudo ser incluido en el orden del día antes de la renovación legislativa de 1846; el tercero, en fin, se malogró en la gran crisis de 1848. Mientras tanto, Inglaterra desarrollaba sus servicios regulares que tocaban en todos los extremos del globo. Cuanto más se tardase en imitarla, más difícil sería la empresa, pues Europa se acostumbraría á considerar Londres ó Liverpool como el punto de partida necesario para todos los grandes viajes de comercio ó de exploración, y de tales costumbres nacería un monopolio imposible de destruir. El emperador volvió á poner la cuestión en estudio, consultó la Cámara de comercio, interrogó á los ingenieros de la marina y á los principales constructores de máquinas y buques (1). El período de espera fué largo: el gobierno se mostraba deseoso de limitar la subvención; por otra parte, la incertidumbre de los ingresos retraía á los capitales. Finalmente, á raíz de la legislatura de 1857, Napoleón III anunció una solución próxima. Tres meses después votóse, en efecto, una ley autorizando al ministro de Hacienda para subvencionar tres líneas de correspondencias transatlánticas que tendrían respectivamente su punto de partida en el Havre, Saint-Nazaire y Burdeos: la primera para Nueva York, la segunda para las Antillas, Méjico, Aspinwall y Cayena, y la tercera para el Senegal, el Brasil y Buenos Aires. Con tal impulso y á pesar de algunas decepciones se desarrolló la industria de nuestros transportes marítimos: estas empresas no sólo satisficieron

á las exigencias postales, sino que absorbieron parte de la clientela viajante: además, al facilitar la expedición rápida de las mercancías que en poco volumen encierran un valor importante, prestaron un señalado servicio á nuestro comercio.

¿Qué eran estas comunicaciones rápidas al lado de la transmisión espontánea del pensamiento? El telégrafo eléctrico acababa de realizar este milagro. ¡Milagro! La palabra no es excesiva: los poderes públicos juzgaron el invento tan prodigioso que vacilaron en ponerlo al alcance del vulgo. Durante algunos años se reservaron el monopolio del mismo, como aquellos sacerdotes antiguos que apartaban á los profanos del sitio en que ardía el fuego sagrado. Hasta 1850 no fueron abiertas al público las oficinas telegráficas, y lo fueron con un lujo de formalidades y cortapisas que atestiguaban repugnancias no vencidas. Con el imperio se extendió la red: los postes telegráficos, ya plantados á lo largo de las vías férreas, se continuaron hasta las fronteras, enlazando con las líneas del extranjero; luego se alinearon en los bordes de nuestras grandes carreteras y se ramificaron por todas partes: creóse una administración especial, cuyas atribuciones, jerarquía, sueldo y uniforme fueron reglamentados con un cuidado minucioso. Pero los esfuerzos de la administración parecían tender menos á vulgarizar que á restringir el nuevo invento. Ya no se atreve á retener el uso exclusivo de la correspondencia telegráfica, pero se mantiene la tarifa tan alta que su precio desanima y desconcierta. Según la ley de 28 de mayo de 1853, todo parte de una á veinte palabras es sometido á una retribución fija de 2 francos y una tasa proporcional de 10 céntimos por miriámetro (2); el año siguiente, la tolerancia se extiende hasta veinticinco palabras, pero la tasa proporcional es elevada á 12 céntimos (3). Tan excesivas tarifas cuadraban mal con las necesidades del comercio y de la industria y con las exigencias ordinarias de la vida cotidiana. El nuevo medio de correspondencia no fué empleado más que en las ocasiones más solemnes, y la llegada del ordenanza de telégrafos con un parte hacía palpitar el corazón como un mensajero de grande alegría ó de gran duelo. Esta impresión hizo que todavía fuesen más raros los partes telegráficos: se les empleó poco porque costaban caros, y se les empleó aún menos porque asustaban. Hasta 1858 no se adoptó un sistema mixto: tasa fija de 1 franco 50 entre oficinas de un mismo departamento ó de departamentos limítrofes; tasa proporcional para los telegramas á gran distancia (4). El público casi vió en esta innovación la última palabra del progreso. El verdadero progreso vino, pero tardó y como arrancado á girones, pues transcurrieron todavía muchos años antes de que una tarifa uniforme y reducida pusiera el reciente descubrimiento al alcance de todas las fortunas y al servicio de todos los intereses.

Tales eran los nuevos asuntos que, en el orden económico, científico ó material, reclamaban la reglamentación de los poderes públicos. A todas estas grandes medidas se añadían otras reformas, secundarias sin duda

(2) *Bulletin des lois*, 1853, primer semestre, pág. 786.

(3) Ley de 22 de junio de 1854 (*Bulletin des lois*, primer semestre, pág. 1617).

(4) Ley de 18 de mayo de 1858 (*Bulletin des lois*, primer semestre, pág. 988).

(1) Véase el *Monitor*, del 24 de abril de 1853.

de naturaleza más diferente, pero demasiado notables, sin embargo, para ser pasadas en silencio. El Código Napoleón fué revisado en varias de sus partes: una ley de 31 de mayo de 1854 abolió algunas de las incapacidades bárbaras que con el nombre de *muerte civil* pesaban sobre los individuos condenados a una pena perpetua y hasta disolvían su matrimonio (1): en el curso de la misma legislatura el título de las *Servidumbres rurales* fué modificado con el objeto de favorecer los trabajos de desecación (2): un año después, una *ley sobre la transcripción* vino á corregir una importante deficiencia de nuestro régimen hipotecario (3). Respecto á la legislación criminal, el gobierno imperial modificó, no las penas, sino su modo de ejecución. Napoleón III, mucho antes de su elevación al trono, se había escandalizado de la inmoralidad de los presidios, vecindad humillante para las poblaciones sanas y sitios de promiscuidad degradante en que el deshonor está menos en el crimen que en el arrepentimiento. En su mensaje del 12 de noviembre de 1854, sin cambiar nada de las denominaciones del Código, substituyó los presidios por la *deportación* (4), castigo más moral, según decían, no menos ejemplar, y que, alejando al criminal del lugar del crimen, facilitaría la obra de transformación y de enmienda. La reforma, para ser completa, hubiera debido extenderse á todos los grados de nuestro régimen penitenciario. El emperador retrocedió ante esa obra de conjunto. El ministro del Interior se limitó á expedir varias circulares que recomendaban la separación de los presos por categorías y reglamentaban los establecimientos de jóvenes detenidos (5); los ensayos de organización celular intentados durante el régimen de Julio fueron abandonados. De esta manera se dejaron subsistir en las cárceles muchos abusos menos visibles, pero tan grandes como los que se acababan de proscribir en los presidios.

II

He procurado dar á conocer, en una enumeración rapidísima, los actos administrativos y económicos que marcaron los primeros años del Imperio. En este cuadro un poco árido, fiel imagen de aquellos años silenciosos, aparecen los rasgos más salientes del reinado: una tensión excesiva de todos los resortes de la autoridad y una activa solicitud para mejorar la condición general de las masas; una singular promiscuidad de los hombres de acción y de los hombres de ciencia, concurriendo unos y otros á un mismo fin, que consiste en subyugar por el doble alarde de la fuerza y de los beneficios; mucho bien realizado, pero en medio de un aparato algo teatral y con una intención egoísta que todo lo convierte en provecho propio; una laudable fuerza de iniciativa, pero no del todo sincera, pues á menudo llaman innovación á lo que han encontrado preparado en los archivos del

(1) *Bulletin des lois*, 1854, primera parte, pág. 1459.

(2) Ley de 10 de junio de 1854 (*Bulletin des lois*, 1854, primera parte, pág. 1487).

(3) Ley de 23 de marzo de 1855 (*Bulletin des lois*, 1855, primera parte, pág. 391).

(4) *Bulletin des lois*, 1854, primera parte, pág. 1439.

(5) Informe del Sr. de Persigny, ministro del Interior, al emperador sobre la situación general del Imperio (*Monitor*, 21 de junio de 1854).

gobierno parlamentario, de ese gobierno de que se burlan los mismos que lo copian.

Para ser transformados en ley, todos aquellos proyectos seguían la tramitación constitucional que ya hemos descrito (6). Preparados en las oficinas ministeriales, eran transmitidos al Consejo de Estado, que los estudiaba, los enmendaba, los pulía y los precisaba en fórmulas jurídicas. Como los diputados se hallaban privados de toda iniciativa, ninguna proposición podía llegar á la Cámara sin que los consejeros de Estado lo hubiesen marcado antes con su sello. Al derecho de elaborar los proyectos, añadían la facultad indirecta de imponerlos, pues la Constitución les había erigido en árbitros de las enmiendas formuladas por las comisiones (7), privilegio exorbitante que les creaba una situación sin igual. Si subsistía alguna resistencia tenaz, eran llamados á defender su obra con su palabra en el Palacio Borbón, pues en las sesiones públicas se convertían en abogados del gobierno.

En previsión del importante papel que iban á desempeñar, el emperador había escogido cuidadosamente sus auxiliares. El presidente del Consejo de Estado era el Sr. Baroche, ex presidente del colegio de abogados, ex procurador general del Tribunal de apelación y varias veces ministro. Miembro de las antiguas Cámaras, Baroche había combatido el régimen de Julio porque no lo encontraba bastante liberal: en 1848 saludó ruidosamente á la República en una hora muy pasajera; en 1849, su celo conservador y represivo le valió extraordinario favor en el partido del orden; después del triunfo del golpe de Estado, se adhirió á él con entusiasmo. Si carecía del relieve de carácter, de la firmeza de convicciones, de la alta elocuencia y de las amplias miras del hombre de Estado, reunía en grado poco común todas las facultades menos eminentes que constituyen un funcionario útil, apto para todos los servicios y brillante cuando convenía serlo. Llamado á defender, después de tantas causas particulares, la causa del gobierno, se podía tener la seguridad de que entre las piezas del expediente elegiría con sagacidad las más favorables, dejando á las demás en una sombra impenetrable, y de que no cedería jamás á esos arrebatos que dan brillo á las defensas y comprometen al cliente. Su bella presencia, su confianza en sí mismo, la autoridad de graves funciones muy correctamente desempeñadas, una rara práctica de los negocios, una palabra noble y fácil, siempre dueña de sí misma y animada á veces por una emoción ficticia que engañaba á todo el mundo, todo ese conjunto de dones más bien felices que superiores le destinaba á desempeñar brillantemente las tareas secundarias más considerables.

En segundo lugar, el Sr. de Parieu, al principio presidente de la sección de Hacienda y luego vicepresidente del Consejo, debía á una circunstancia singular el principio de su fortuna. En 1848, recién llegado de Auvernia con su paisano Sr. Rouher, pronunció ante la Asamblea constituyente un elocuente discurso para combatir la elección del presidente de la República por el sufragio universal. De modo que el mismo discurso que cimentó su fama hubiera sin duda destruído su porve-

(6) Libro I, párrafo 3.º

(7) Libro I, párrafo 3.º

nir si hubiese arrastrado á la mayoría. Ministro de Instrucción pública en 1850, hizo votar la ley de enseñanza preparada por el Sr. de Falloux. Los que le conocían ponderaban su erudición, su laboriosidad, su ciencia de legista, la elevación de sus miras filosóficas y la integridad de su carácter, pero añadían que las tendencias de su espíritu le hacían más apto para los estudios especulativos que para la preparación de leyes prácticas.

Entre los presidentes de sección se distinguían el señor Bonjeán, pronto substituído por el Sr. Boinvilliers, y el general Allard, instruído, de elocución fácil y de una competencia incontestada en su profesión.

Los simples consejeros de Estado se distinguían casi todos por alguna especialidad que hacía su concurso precioso: unos, como los señores Suin y Duvergier, habían encanecido en el estudio de la jurisprudencia civil; otros, como Boulatignier, se habían familiarizado tanto con el derecho administrativo, que ningún detalle escapaba á su consumada experiencia; otros, como Miguel Chevalier y Le Play, parecían los órganos naturales de los intereses científicos ó económicos; la ciencia financiera tenía su representante más autorizado en la persona del Sr. Vuitry, de vasta y clara inteligencia, orador de una gran lucidez y uno de los servidores más eminentes del régimen imperial.

Como se ve, Napoleón III se había dejado guiar por un espíritu de amplia tolerancia. Había tenido menos en cuenta los antecedentes que las capacidades, y, con la condición de una adhesión sincera, había aceptado fácilmente todos los concursos. Uno de los individuos del Consejo, el Sr. Quentin-Bauchart, había sido uno de los que protestaron contra el golpe de Estado; después de haber estado preso en la cárcel de Mazás, se entregó sin reserva al hombre á quien el día antes había querido proscribir. En el fondo, los miembros de aquel gran cuerpo reunían rasgos comunes. Encanecidos en el mundo oficial y un poco escépticos, habían calculado fríamente las probabilidades propicias ó contrarias del nuevo régimen; habiéndole juzgado sólido, no vacilaron en servirle; y como la bondad del jefe se unía á la perspectiva de abundantes recompensas, su sumisión interesada tomó el carácter de abnegación, pero de una abnegación tranquila que no ofuscaba su perspicacia ni excluía cierta libertad de lenguaje. Atrincheros en su especialidad, trabajaban mucho, eran el resorte más activo del Estado, y, como lo sabían, mostraban una presunción proporcionada á su importancia. Después que habían dado la última mano á un proyecto de ley, no había influencia, como no fuese la del propio jefe del Estado, capaz de obtener la menor modificación. Sucedió á menudo que les transmitían del gabinete del emperador alguna elucubración inesperada que trastornaba todo su armazón y les obligaba á rehacer su trabajo. Entonces murmuraban un poco, formulando algunas observaciones; pero como, después de todo, eran funcionarios, se sometían. Hasta en su sumisión les quedaba una esperanza, la de transformar las ideas imperiales so pretexto de traducirlas en estilo oficial; y más de una vez lograron llevar á buen término tan delicada y peligrosa operación.

El Cuerpo legislativo recibía, pues, los proyectos tan completamente elaborados que al parecer no les falta-

ba más que la estampilla parlamentaria que había de consagrarlos. Pero ya hemos visto (1) cómo, en 1852, la Cámara, por tradición y por natural independencia, reanudó las costumbres de sus antecesoras, y de qué manera la libertad retoñó de debajo sus ruinas, como esas ramas que brotan de los troncos caídos. El Imperio puso nuevas trabas al Cuerpo legislativo; además faltaban los elementos más activos de la oposición; los legitimistas, tales como Audren de Kerdrel, Bouhier de l'Ecluse y Calvières, habían salido de la Cámara, y los republicanos, tales como Cavaignac y Carnot, se habían negado á prestar el juramento que les hubiera hecho entrar en ella. Pero, hasta en el fondo común de adhesión, se destacaban ideas diversas. No había ya realistas declarados, sino muchos propietarios rurales, adictos á la monarquía por los cuatro costados, pero que velaban sus convicciones, porque consideraban imposible el régimen de su predilección, aunque se apartaban de todo servilismo y estaban dispuestos á sublevarse por pundonor, por altivez, por fidelidad á lo pasado, si se hubiese inferido alguna ofensa demasiado directa á los principios que seguían conservando. No había orleanistas propiamente dichos, sino muchos hombres moderados y prudentes que no compartían el desdén común por las instituciones caídas, consideraban algo mezquino ese menosprecio y echaban á veces de menos la monarquía constitucional. No había facciosos ni enemigos, pero, independientemente de todos los partidos, había ancianos recomendables por la dignidad de su carácter, jóvenes estudiosos y ávidos de ilustración y hacendistas consumados. Por cima de todos descollaba Montalembert. En una palabra, la uniformidad era más aparente que real.

Al recibir aquellos proyectos tan minuciosamente elaborados, la Cámara, lejos de mostrarse agradecida por el trabajo evitado, experimentaba un ligero mal humor contra aquel Consejo de Estado tan importante, y tan embarazoso, que no dejaba nada por hacer. Cuando á un hombre de talento se le presenta un borrador simplemente para que lo copie, lo primero que se le ocurre es cambiar algo, aunque no sea más que para imprimirle su sello. Ese espíritu de independencia se desarrollaba en las secciones y en las comisiones. Empezaban á quejarse de que las proposiciones eran presentadas demasiado tarde, y esta queja generalmente era fundada. En 1853, de sesenta y un proyectos de interés general, veinticuatro fueron presentados durante las últimas semanas de la legislatura (2). Agotada esta tarea, trataban de modificar al menos uno ó dos textos, generalmente por un deseo muy sincero de perfeccionarlos, pero á veces también con el fin de sentar bien la autoridad preponderante del poder legislativo. Como los diputados, los consejeros de Estado tenían su amor propio y no querían que se corrigiera su estilo. Esto originaba divergencias, querellas de dignidad, rivalidades de cuerpo, pero suavizadas por la buena educación y en el secreto de las secciones. La ventaja moral no era siempre para los consejeros de Estado, porque, intérpretes de una política de la cual raramente

(1) Libro I, párrafo 6.º

(2) Memoria de M. Billault, presidente del Cuerpo legislativo, sobre los trabajos de la legislatura de 1853. (*Monitor* del 4 de junio de 1853.)