

SUSCRICION.

Segovia.—Mes 4 reales.
Fuera de la Capital.
Trimestre 14 reales.

EL ALCÁZAR.

SUSCRICION.

Se hace en la Imprenta
de este periódico, Juan
Bravo, núms. 40 y 42

REVISTA LITERARIA Y DE INTERESES MORALES Y MATERIALES.

DIRECTOR, D. ENRIQUE CORRALES.

Se publica los días 1, 8, 15 y 23 de cada mes. Se admiten
anuncios á precios convencionales.

La correspondencia se dirigirá al Director propietario,
calle de San Roman, núm. 4.

EFICACIA DEL TRABAJO.

Si por medio de una abstracción del pensamiento retrocedemos invirtiendo el orden natural de los siglos á los tiempos en que la humanidad daba sus primeros pasos, vacilantes como los de un niño, por la superficie del planeta, vemos desarrollarse ante nuestros ojos un espectáculo grandioso y sublime, pero lleno de horror y de tristeza. Por un lado una naturaleza exuberante y llena de vida, esplendente y magnífica, como recién salida de las manos del Creador, elevando al cielo los penachos de humo de sus volcánicas montañas y los troncos gigantescos de sus plantas colosales, murmurando suavemente con el arroyo que desata sus claras aguas por lechos de flores, rugiendo en sonos pavorosos con las mugientes olas de los inexplorados mares, tronando con la voz potente de furiosísimas tempestades, mostrando riqueza inagotable de vida en la variedad infinita de sus animales, desde el ave de irisado plumaje que cruza el espacio en rápido vuelo, hasta el pez argentado que surca las aguas del espumoso río: de otro el hombre, triste y solo, manchado por la culpa, desnudo el cuerpo, nublada la inteligencia, temeroso al peligro, rodeado de contrarios y llena el alma de desaliento al contemplar las inclemencias de la naturaleza amagando continuamente su vida, y la enorme diferencia que media entre la defensa que pueden ofrecerle sus débiles miembros y el ataque vigoroso con que le amenazan las fieras de duro cuerpo y afiladas garras.

Y sin embargo, del seno mismo de aquella naturaleza hosca y bravia, sabrá sacar el hombre elementos de vida por la virtud fecundante del trabajo. La piedra inerte le servirá de primer martillo, cubrirá su desnudez con la piel del animal muerto, buscará en el hueco de un árbol ó en la quiebra de una peña abrigo contra las inclemencias del clima, mas tarde encenderá el primer hogar entre gritos de alegría y lentamente irá aprovechando las fuerzas naturales y sojuzgándolas como el poder irresistible de su inteligencia.

Uniendo cada cual su propio esfuerzo á los de los demás, aprovechando cada generación las conquistas de la que le ha precedido y dejando siempre mayor suma de ellas á la que ha de seguirla en ese interminable encadenamiento que constituye la vida de la humanidad, ésta, enderezando sus pasos por la senda del progreso, nunca satisfecha de nuevos adelantos, con hambre inextinguible de mejoras, aumentando constantemente el precioso caudal de sus conocimientos, llegará á ofrecer el admirable espectáculo de la civilización moderna: y apoyándose en el trabajo como palanca irresistible, ejecutará verdaderas maravillas.

El trabajo desecará el pantano cuyas pútridas emanaciones llevan sutilmente disuelto en el aire mortal veneno á los órganos respiratorios, convertirá el violento salto de agua de la mugiente catarata que amenaza la existencia de un pueblo asentado imprudentemente en sus orillas, en humilde servidor que arrastre su raudal como manantial de vida por los campos, haciendo

á la par mover el complicado engranaje de las máquinas en esos santuarios de la laboriosidad del hombre que se llaman fábricas, y horadará los montes que se presentan como barrera de sus transacciones comerciales, para paso de los vehículos de su actividad. Por su medio el hombre se podrá llamar con razón rey del universo, y atravesando en frágiles leños las movibles ondas de los mares tempestuosos, irá á ponerse en comunicación con sus semejantes en todo el haz de la tierra; sus ojos le descubrirán las leyes á que obedecen los planetas que ruedan en el vacío á millares de millares de leguas, sus manos arrancarán de las entrañas del globo los metales que han de servirle para nuevos progresos, y robando el rayo á las nubes se servirá de él para lanzar su pensamiento y aun el eco de su palabra al través de los continentes.

Imposible dar un paso ni tender la vista delante de nosotros sin que hieran nuestras pupilas los prodigios que ha realizado la industria de los hombres. El pan que nos alimenta, la casa que nos cobija, el teatro, donde distraemos los ócios de nuestra actividad con las manifestaciones del arte, el templo donde elevamos al Dios de los cielos mística plegaria, los útiles que en nuestra diversidad de ocupaciones pasan por nuestras manos para las diarias tareas, la luz que calienta los manjares que asimilamos á nuestra sangre, el vestido que cubre nuestro cuerpo, todo lo que nos rodea representa el esfuerzo perseverante del hombre para domoñar y convertir de enemigas en aliadas las fuerzas de la naturaleza. Cada día aumentan los medios para que el humano linaje pueda ir acreciendo el tesoro de su cultura comenzada aún antes de los lejanos tiempos en que asoman los primeros albores de la historia. En virtud de la solidaridad de la especie humana ningun esfuerzo se pierde, y en el inefable comercio de las ideas el pensamiento que germinó en el cerebro de un sábio nacido en una nación, puede recibir su complemento ó su desarrollo en el pensamiento de otro hombre habitante de una nación situada á miles de leguas de la primera.

Si un día, ya remoto y perdido en el pasado para nunca mas volver, ciegas preocupaciones consideraron indigno el sudor vertido en el laborioso empleo de las fuerzas físicas, y el cansancio que sigue á las fructíferas tareas del obrero del pensamiento, hoy con mejor sentido, rectificando los viejos errores, hemos ennoblecido el trabajo en todas sus manifestaciones, y maravillados ante el poder sublime de este auxiliar del hombre, convencidos de su eficacia, sacamos de la oscuridad á los que mas en él se distinguen y logran arrancar un nuevo secreto á la ciencia mejorando las condiciones de la vida universal, para depositar lauros á sus piés, y exponerlos desde lo alto de su gloria á los aplausos de la humanidad agradecida y á las bendiciones del cielo.

Enrique Corrales.

EL FERRO-CARRIL SEGOVIANO.

(Continuacion.)

II.

En nuestro número anterior, dedicamos algunas líneas á tan importante asunto y despues de exponer algunos hechos y entrar en algunas consideraciones, terminamos preguntando, cuál sería la solución mas conveniente del problema que nos ocupa.

Dos pueden ser las soluciones que en nuestro concepto pueden presentarse y las expondremos por su órden de preferencia.

1.ª Construir una línea que partiendo de Madrid y pasando por Segovia, se dirija por Medina del Campo, á Benavente, desde cuyo punto, pueden partir dos ramales; uno á Leon y otro al punto mas conveniente de la línea de Galicia, para atraer respectivamente los productos de las provincias asturianas y gallegas, completando del modo mas breve y económico la red del Noroeste.

2.ª Suponiendo inalterable la línea del Noroeste que hoy se construye y no siendo un hecho la primera solución indicada, construir un ferro-carril directo de Madrid por Segovia á Venta de Baños, que acorta considerablemente la distancia de las redes del Norte á la capital del Reino.

La segunda solución que proponemos sería sin duda alguna la mas conveniente para los intereses de la provincia de Segovia, en la estación, á que dividiría próximamente

en dos partes iguales su suelo, acortando la distancia desde Madrid á Venta de Baños en 80 kilómetros por lo menos; pero la construcción de esta vía no reportaría ni con mucho al Noroeste de España, los beneficios que la solución primera, y como por otra parte esta última, tenemos confianza en que ha de llevarse á cabo en un plazo mas ó menos breve, prescindimos de aquella y unimos nuestra voz á la de las provincias que con igual derecho reclaman la construcción de la vía que indica la primera solución.

Concretemos por lo tanto este pequeño estudio á la primera solución como mas importante y beneficioso para los intereses de las provincias á que ha de servir.

La longitud de las vías de comunicación, las pendientes de las mismas y el desarrollo de su traza, son los datos mas esenciales que se necesitan tener á la vista, para juzgar de las ventajas mas ó menos considerables, que de su construcción deben seguirse á un país ó á una parte mas ó menos extensa del mismo. Si á los datos que anteceden se añade el tráfico probable de la línea y el corte de su construcción, se tendrá la copia suficiente de ellos, para resolver con acierto tan complejo problema.

Desgraciadamente no poseemos los datos suficientes para determinar con toda seguridad la longitud exacta, las pendientes etc. de la vía que nos ocupa, á causa de no existir que sepamos proyecto, ni antiproyecto alguno de donde podamos tomarlos.

Procuraremos sin embargo, adoptar longitudes para las partes de vía que no conocemos, mayores que las que han de resultar indefectiblemente, cuando tengan lugar los estudios definitivos.—Esta ventaja pueden concederla desde luego los defensores del ferro-carril segoviano, á los que directa ó indirectamente se oponen á su construcción. ¡A tal extremo llega la bondad y la justicia de su causa!

Las distancias aproximadas entre la capital de la península y los tres puntos límites de la red del Noroeste, ó sean, Gijon, la Coruña y Vigo, vienen á ser las siguientes, que procuraremos determinar con algun detalle.

De Madrid á Leon se explotan hoy 413 k. que de no variar el trazado aprobado y en construcción, habrán de recorrer todos los productos del Noroeste de España para venir á Madrid.

En la línea de Asturias, de Leon á Gijon existen dos secciones en explotación; de Leon

á Burdongo, cuya longitud es de 54 k. y de Gijon á la Pola de Lena, cuya longitud es de 63 k., en suma 117 k. en explotación, quedando únicamente por construir de Burdongo á la Pola de Lena, ó sea una longitud que no podrá exceder de 20 á 25 k.; en total Gijon distará de Leon 145 k. y de Madrid 558 k.

En la línea de Galicia, de Leon á la Coruña se explotan hoy dos secciones; de Leon á Brañuelas, en una longitud de 79 k. y de Lugo á la Coruña, en una longitud de 115 k. ó en total 194 k. en explotación, quedando por explotar de Brañuelas á Lugo, que calculamos tendrá una longitud de 230 k: por tanto la Coruña distará de Leon 430 á 440 k. y de Madrid unos 850 k.

De Leon á Vigo hay en explotación otras dos secciones; de Leon á Brañuelas y de Vigo á Caldelas, cuyas longitudes son respectivamente 79 k. la primera, y 42 k. la segunda, quedando por explotar de 230 á 240 k.; en su consecuencia, Vigo distará de Leon unos 350 k. que sumados á los que este último punto dista de Madrid, resulta en definitiva una longitud de unos 760 á 770 k.

Veamos ahora que distancias resultarían adoptando la solución propuesta.

De Madrid á Medina del Campo por Segovia, teniendo á la vista distancias tomadas de otras vías de comunicación, habrá una longitud de 165 k.; de Medina á Toro parte que pudiera aprovecharse de la línea de Medina del Campo á Zamora, existen 58 k., y de Toro á Benavente, podrían resultar unos 60 á 70 k. en definitiva, Benavente distará de Madrid 270 á 280 k.

Conforme Leon es el punto en que se dividen las líneas de Asturias y de Galicia, Benavente lo sería á su vez en la solución que proponemos, y deduciendo distancias de la misma manera que venimos haciéndolo y no entrando en detalles minuciosos que pudieran hacer pesada la lectura, tendremos:

De Benavente á Leon unos 80 k., de Leon á Gijon 145; y en consecuencia de Benavente, á Gijon 225 k., y Madrid á Gijon por Benavente unos 500 k.

De Benavente partiría un ramal para enlazar con la línea de la Coruña en el punto mas conveniente, que habría de determinarse con arreglo á muchas circunstancias, pero que supondremos que fuera Astorga.

De Benavente á Astorga habrá de 60 á 70 k.; de Astorga á la Coruña unos 380 k., y en definitiva de Madrid á la Coruña unos 710 k. á 720 k.

De Benavente á Vigo haciendo los mis-

mos cálculos, resultaría una distancia de 360, y por tanto de Madrid á Vigo unos 650 á 660 k.

Reasumiendo todo lo expuesto tendremos en definitiva:

<i>Proyecto aprobado y en construcción.</i>	<i>Solución que se propone.</i>
De Madrid á Gijón. . . 558 k.	De Madrid á Gijón. . . 500 k.
De Madrid á la Coruña. 850 k.	De Madrid á la Coruña. 710 k.
De Madrid á Vigo. . . 770 k.	De Madrid á Vigo. . . 650 k.

DIFERENCIAS.

—
De Madrid á Gijón de 56 á 60 k.
De Madrid á la Coruña de 130 á 140 k.
De Madrid á Vigo de 110 á 120 k.

Diferencias son estas de importancia, que merecen una especial atención por parte de las personas que deseen en el fondo de su alma, el engrandecimiento de su patria, y que tengan una bien concebida idea de la equidad y de la justicia.

Por si solas bastarian para justificar la construcción de una via, cuyo tráfico ha de ser de importancia, en atención á la riqueza de las provincias á que ha de servir y al inmenso comercio de los puertos que debe poner en fácil comunicación con la parte mas productora y rica de España.

El coste del transporte de una tonelada depende no solamente de la distancia recorrida, sino tambien de la altura á que ha de elevarse: ahora bien, el desnivel entre los puntos extremos de uno y otro trazado es constante, pero la naturaleza del terreno en que cada uno se desarrolla puede influir é influye considerablemente en el número, longitud é inclinación de las pendientes, no siendo siempre el trazado mas corto, el que necesita mayor trabajo para salvar el desnivel referido. En el caso de que se trata, abrigamos un profundo convencimiento de que el ferro-carril segoviano, que debe dirigirse por los puntos de que queda hecha referencia, se desarrolla en una zona de terreno mucho menos accidentada que el que en la actualidad se construye. El número de divisorias y la importancia de las mismas es mucho menor en efecto, en la zona del primero que en la del segundo, y por consiguiente no solamente obtiene una considerable ventaja en la longitud de via que las mercancías han de recorrer, si que tambien en la fuerza de tracción necesaria para verificar los transportes.

Casi nos atrevemos á asegurar que con la construcción de la nueva línea hasta su enlace en Leon y Astorga con la red actual del Noroeste, ni se encontrarían dificultades

de gran importancia que vencer, ni aun accidentes del terreno tan considerables que diesen lugar á desviaciones importantes del trazado.

Por la construcción de la línea que proponemos no se cercenan intereses creados, ni se perjudica á parte alguna de la red del Noroeste construida, en atención á que no puede estar lejano el dia en que se construya una línea importantísima para España, cual es la que ha de unir los puertos del Occéano y del Mediterráneo, partiendo de Venta de Baños y pasando por Aranda de Duero, y Calatayud á Tortosa.

Una vez construida esta línea, la sección de Astorga á Venta de Baños, única que pudiera tal vez perjudicarse por la disminución de trayecto á la capital, que proporcionará la solución que indicamos, sería la prolongación directa de la via que una ambos mares y que sin duda alguna ha de ser una de las que mas pingües beneficios ha de reportar á los capitales que se empleen en su construcción.

(Se continuará.)

VARIETADES DE ROSAS.

Se calcula en 13 ó 14.000 el número de las variedades de rosas; así es que no deberá asombrarnos se cuenten mas de 5.000 variedades en Europa, y que se posean colecciones de 2.000 y mas variedades. El número de rosales pertenecientes á los solos cultivadores del Sena y Marne se estimó en 1875 en cerca de dos millones, y los del Sena y Oise en mas de un millón. No se cree ni se comprende la veracidad de esta cifra sino despues de haber visto una Exposición. En la Exposición especial de rosas de Bria Comte Robert, celebrada en 1865, no habia menos de 63.500, remitidas por 40 expositores, entre las que se contaban 800 variedades perfectamente caracterizadas.

Ahora de 1865 acá, éstas han aumentado todavía de importancia y número conocido. En cuanto al número de las especies botánicas propiamente dichas, se conocen 14 en América, 39 en Asia, tres en Africa, una en Berbería y Madera, una en Egipto y una en Abisinia. En el Norte de Europa se hallan seis especies, 10 en Inglaterra, 19 en Fran-

cia; la Alemania es menos rica, y en el Mediodia y Oeste de Europa se descubrirán sin duda alguna otras nuevas especies.

El Asia la posee en tan gran escala como la Europa, siendo originaria del Cáucaso la conocida con el sobrenombre de rosa de cien hojas; de la de Persia procede el rosal en arbusto; de las riberas del Bósforo el rosal amarillo; y de Damas el rosal de este nombre. El primer rosal de Bengala se introdujo en Inglaterra en 1771, y se llevó de nuevo en 1780 por Ker, que le trajo de Canton.

El llamado de Banks procedente de China, se importó en Inglaterra á principios de este siglo. El rosal de la isla de Borbon se importó en Francia hácia principios de este siglo, y el rosal avellana, resultante del crecimiento del rosal té ó del de Bengala con el llamado moscat ó moscatel, procedente de América, lo introdujo en Francia en 1814 el jardinero francés Felipe Noisette.

POESÍAS.

A MI PRIMOGENITO QUE NACIO MUERTO.

Cuando ya sin mirarnos nos veia
y eran verdad las dichas deseadas
estas cosas su madre me decia,
unidos con tiernísima alegría
y los dos con las manos enlazadas:
—Para hacer nuestro hogar mas venturoso
y alumbrar el eden que absorta veo,
voy á tener un niño tan hermoso
como ya me lo finje mi deseo.

Por mucho que te asombre
el cielo para tí me lo depara:
tendrá tu mismo nombre,
tus mismos ojos y tu misma cara.

Como esas vagas músicas de amores
que los pájaros dejan en los nidos,
habrá por esos largos corredores
risas, juegos, saltos y ruidos.

Le dormiré cantando en mis rodillas:
vendrá la noche que la calma vierte,
y los dos andaremos de puntillas
para que nuestro niño no despierte.—

Así dijo mi dulce compañera
con aquella hermosísima alegría
de la que sin vacilar espera,

y cantaba, y cantando sonreía,
y la cuna mecía
como si el niño la cancion oyera.

Mas ¡ay! del ángel las tendidas alas
por el azul del aire se perdieron.
Del bautismo las galas
blanco sudario para el niño fueron.

La cristalina perla de rocío
se evaporó en la arena del desierto:
el ángel vino, pero el ángel mio
tan ángel fué que sin nacer ha muerto.

Huérfanas nuestras almas suspirando
recogieron del niño los despojos.
Pasó, mas tan de prisa y tan callando
que ni aun por vernos entreabrió los ojos.

Y en tanto sigue la cansada luna
velando nuestras noches de cariño,
mientras que al lado de la yerta cuna
los dos seguimos esperando al niño.

Antonio F. Grillo.

EPIGRAMA.

De satírico hace alarde
Nicanor, mediano lírico,
que tiene cual buen satírico,
la condicion de cobarde.

Retado por Pimentel,
herido en su pundonor,
salió al campo del honor...
y volvió á casa sin él.

E. SEGOVIA ROCABERTY.

MISCELÁNEA.

El sábado último llegó á San Ildefonso S. M. el Rey de regreso de su viaje á Archachon.

Hemos tenido el gusto de saber que á los pocos dias de haber tomado posesion del cargo el Sr. Gobernador de la provincia D. Antonio María del Ron, manifestó al Jefe de Fomento D. Manuel de la Torre, la satisfaccion que tenia al ver la acertada tramitacion y despacho de los expedientes confiados á la Seccion, por lo que le felicitaba, esperando lo hiciera presente á todos los empleados de su departamento.

Mucho nos complace hacerlo constar, pues á pesar de hacer poco tiempo que conocemos al señor de la Torre, ya sabíamos que en los infinitos cargos que ha desempeñado, ya gratuitos y honoríficos, ya remunerados, siempre ha demostrado sobra de celo, laboriosidad y conocimientos administrativos. Reciba en nuestro nombre la mas cumplida enhorabuena.

La cuestion del ferro-carril que atrae las simpatías de cuantos se interesan por la prosperidad del país, vá de dia en dia ganando terreno en la opinion pública que muestra por medio de sus órganos en la prensa el interés con que siguen las provincias interesadas en el proyecto, los trámites porque vá pasando el asunto.

Si á la decision con que se ha emprendido la tarea ayuda la constancia, cosa que no dudamos porque en esta estriba principalmente el feliz logro de tan beneficiosa empresa, no es aventurado decir que esta provincia podrá contar en breve con una linea férrea que contribuirá de una manera poderosa al mejoramiento que todos deseamos.

El Sr. D. Julian Gil Virseda ha presentado una proposicion al limo. Ayuntamiento con objeto de lograr la extincion de la mendicidad de esta Capital, á cuyo fin cree dicho señor necesaria la clasificacion de las clases menesterosas en pobres, mendigos é indigentes, y la creacion de un establecimiento, sostenido por cuestacion pública, en el cual encontrasen acogida los verdaderamente necesitados.

El Ayuntamiento ha tomado en consideracion dicha proposicion, disponiendo pase para su estudio á la comision de Beneficencia. Mucho celebraremos que llegue á realizarse un pensamiento por cuya iniciativa merece el Sr. Gil Virseda los mayores plácemes.

En la tarde del 27 del corriente, un hombre casado, llamado Tiburcio Herrero Alvarez, falleció repentinamente al subir por la senda denominada de los Hoyos.

Soluciones á las charadas del número anterior.

1.º

Tomate.

2.º

Alcázar.

CHARADA.

*Dos y tres en un salon
del palacio de Madrid,
prima y tres en cualquier cuadra
de Segovia ó de Pekin,
cuarta y tres en cualquier bosque
de Marruecos ó de Haiti,
y mi todo en observando
un prima dos es feliz.*

COSECHAS.

PRECIO MEDIO EN LA PROVINCIA.

Harina.	100 kilg.	45.08
Azúcar.	»	128.58
Lana.	»	126.91
Trigo.	Héct. . .	24.80
Cebada.	»	13.10
Centeno.	»	14.37
Algarrobas.	»	13.91
Garbanzos.	»	66.93
Alubias.	»	42.34
Arroz.	»	57.84
Guisantes.	»	13.51
Avena.	»	8.10
Yeros.	»	13.73
Muelas.	»	17.55
Aceite.	Decal. . .	12.12
Vino.	»	4.30
Aguardiente.	»	9.14
Vaca.	Kilg. . . .	1.15
Carnero.	»	1.16
Tocino.	»	1.67
Patatas.	»	» 13
Paja de trigo.	100 kilg..	5.25
Idem de cebada.	»	4.45

ADVERTENCIA.

Suplicamos á los Sres. suscritores de fuera de esta capital que remitan el importe de sus suscripciones, á fin de no sufrir retrasos en el recibo del periódico.

El pago puede efectuarse por medio de letra y sellos de correos.

**LA UNION
Y EL FENIX ESPAÑOL,**

compañía de seguros reunidos.

Direccion general Madrid, Olózaga
1.º, Paseo de Recoletos.

Representante Subdirector en esta provincia D. Alejandro Rodriguez, calle de San Clemente, núm. 3.

Imprenta de Pedro Ondero.