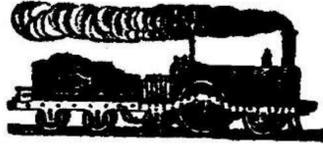


EL PARDILLO.



PARDILLA POR LO QUE PITA.
PERIODICO SEMANAL INOFENSIVO.

NUMERO ILUSTRADO, 10 CÉNTS.

NUMERO SIN ILUSTRAR, 5 CÉNTS.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Un trimestre.	1 PESETA.
Un semestre.	2
Un Año.	4

SEGOVIA 5 DE ABRIL DE 1884.

SE PUBLICA LOS SÁBADOS.

PUNTOS DE SUSCRICION.

8 Cisteria 8, librería,
 8,—Plazuela de Avendaño,—8,

FERRO-CARRIL DE SEGOVIA A VILLALBA.

Publicamos á continuación todo lo referente á la subasta del ferro-carril que ha de unir la Capital de nuestra Provincia con la del Estado.

Documento tan importante aparece íntegro en este Semanario, á pesar de su extensión, y sólo nos resta ya, hacer fervientes votos para que jamás decaiga el ánimo de los que, en alas de un acendrado amor al progreso y á la patria, nos llevan por el camino de la civilización, única vida de los pueblos:

MINISTERIO DE FOMENTO.

Dirección general de Obras públicas.

FERRO-CARRILES.

En cumplimiento de lo dispuesto por Real orden fecha 21 del corriente mes, dictada de acuerdo con el Consejo de ministros, esta Dirección general, ha señalado el día 4 de Julio próximo, á la una de su tarde, para la subasta de la concesión del ferro-carril que, partiendo de la estación de Villalba, en el de Madrid á Valladolid, termine en la de Segovia, de la línea de la misma ciudad á Medina del Campo. La subasta se celebrará en Madrid en el local del Ministerio de Fomento destinado al efecto, observándose las reglas establecidas en la instrucción de 18 de Marzo de 1852.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados y papel del sello 41, ajustadas al modelo adjunto, acompañando en pliego aparte, el documento que acredite haber consignado en la Caja general de Depósitos, como fianza, previa para tomar parte en la subasta la cantidad de 213.663 pesetas en metálico, ó su equivalencia en efectos de la Deuda pública, calculados al tipo que para este objeto, les está señalado en las disposiciones vigentes.

La licitación versará en primer término, sobre la rebaja del importe de la subvención; y en el caso de dos ó más proposiciones que contengan igual rebaja en la subvención, se celebrará nueva subasta en el término de 10 días, que se anunciará oportunamente, teniendo por objeto, la rebaja en el tipo de las tarifas, y en caso de que resultasen dos ó más proposiciones iguales, versará la licitación sobre duración del plazo de la concesión. Sólo podrán tomar parte en la segunda subasta los firmantes de las proposiciones que resultaren iguales, á los cuales, se retendrán los respectivos depósitos correspondientes.

El dueño del proyecto peticionario de la concesión con garantía y que tiene aceptado el pliego de condiciones que sirve de base á la subasta, tiene derecho á quedarse con el remate por el tanto, ejercitándose este derecho de tanteo en la forma que determina el artículo 38 del reglamento de 6 de Julio de 1877 para ejecución de la ley general de Obras públicas.

El adjudicatario de la concesión deberá abonar al dueño del proyecto en término de un mes, contando desde la fecha de la adjudicación, el importe del proyecto, que, según la tasación aprobada, asciende á 73 170 pesetas, y además la cantidad que en concepto de interés, á razón del 8 por 100, resulte el día en que se haga efectivo el abono por el adjudicatario, á contar desde 3 de Julio de 1883, en que se garantizó por la personalidad que aparecía como dueña del proyecto la petición de concesión.

En la portería de este Ministerio de Fomento se hallarán de manifiesto, para conocimiento del público, el proyecto, pliego de condiciones para la concesión, tarifas y relación de los efectos que pueden importarse del extranjero con franquicia arancelaria.

Madrid, 28 de Marzo de 1884.—El director general, Gabriel Enriquez.

Pliego de condiciones particulares bajo las cuales se otorga la concesión de un ferro-carril de Villalba á Segovia.

Art. 1.º El concesionario se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo en el plazo de cinco años, á contar de la fecha en que se adjudicó la concesión, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un ferro-carril que, partiendo de la estación de Villalba, en el de Madrid á Valladolid, termine en la de Segovia de la línea del mismo punto á Medina del Campos de modo que pueda hacerse la explotación en toda sus partes, al espirar el término de los cinco años, fijadas en este artículo. En los dos primeros años, contados desde la fecha de la concesión, deberá el concesionario tener obras ejecutadas ó acopiado material por un valor igual á la cuarta parte del importe del presupuesto aprobado.

Art. 2.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 16 de Agosto del año próximo pasado. Durante la ejecución de las obras no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones que no hubiesen sido debidamente autorizadas con arreglo á lo que disponen los artículos 48 de la ley de ferro-carriles vigente y 52 del reglamento para la ejecución de esta ley. Las consecuencias de toda variación ó modificación del proyecto aprobado, serán las que establece el art. 16 de la ley de ferro-carriles vigente.

Art. 3.º Se establecerán las estaciones y apeaderos designados en el proyecto aprobado que se cita, siendo el emplazamiento de los edificios, así como sus formas y dimensiones, los que se indican en el mismo proyecto.

No podrá el concesionario establecer otras estaciones fuera de las expresadas, ni aun apeaderos ó apartaderos, sin autorización del Gobierno; pero se reserva éste la facultad de obligar al concesionario, oyéndole antes, á establecer otras estaciones, además de las anteriormente expresadas, y los apeaderos ó apartaderos que juzgue necesarios.

Art. 4.º En el término de 15 días, contados desde la fecha en que se publique en la *Gaceta de Madrid* la adjudicación de la concesión á su favor, consignará el adjudicatario en la Caja general de Depósitos, como fianza, la cantidad de 1.068.345 pesetas en metálico

ó en valores de la Deuda pública, calculados al tipo que para este objeto les está señalado por las disposiciones vigentes; cuya cantidad representa el 5 por 100 del presupuesto aprobado. Esta cantidad no será devuelta al concesionario hasta que estén terminadas las obras que son objeto de la concesión.

Si el adjudicatario dejase trascurrir dichos 15 días sin consignar esta fianza, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida del depósito provisional prestado para tomar parte en la licitación, quedándose nuevamente á remate la concesión por término de 45 días.

Art. 5.º El concesionario empezará los trabajos dentro de los tres meses, contados desde la fecha del otorgamiento de la concesión, y deberán quedar terminados en el plazo de cinco años, contados desde la misma fecha.

Art. 6.º El material móvil se lije como mínimo para toda la línea en

Dos máquinas de dos ejes acopladas y uno libre.

Dos idem de tres id. id.

Dos idem de cuatro id. id.

Dos coches-berlins.

Cuatro idem ordinarios de primera clase.

Ocho idem ordinarios de segunda clase.

Doce id. id. de tercera id.

Seis furgones de conductor para equipajes.

Quince wagones-jaulas para ganados.

Sesenta id. cubiertos.

Treinta y seis id. de bordes altos.

Veinticuatro id. de id. bajos.

Dos id. de socorro.

Cuarenta y cinco frenos para coches y wagones.

Art. 7.º Los coches de viajeros estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos, que en los de primera clase estarán guarnecidos y en los de segunda tendrán relleno; tanto unos como otros, y además los de tercera clase, estarán cerrados con cristales. Podrán emplearse coches que lleven en departamento separado más de una clase de viajeros, pudiéndose también emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el gobierno á propuesta del concesionario; pero en ningún caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte de la totalidad de asientos de todo el tren.

Art. 8.º La empresa concesionaria se obliga á transportar gratuitamente por los trenes ordinarios los pliegos y cartas que constituyan la correspondencia oficial y privada, así como á los conductores y agentes necesarios para repartirla. Para este objeto la empresa reservará en cada tren un carruaje, cuya forma y dimensiones determinará la Dirección general de Correos y Telégrafos. Respecto á las horas de salida, marcha y detenciones de los trenes que lleven la correspondencia pública, la empresa deberá obtener previamente la conformidad del ministerio de la Gobernación.

Art. 9.º La empresa concesionaria deberá establecer y conservar en buen estado, á sus expensas, durante el tiempo de la concesión, una línea telegráfica con dos hilos para el servicio del gobierno. Queda también obligada la empresa concesionaria á tener dispuestos los postes, de modo que puedan recibir el número de hilos, hasta cuatro, que el Gobierno nece-

site colocar, siendo obligación de dicha empresa el conservar y reparar unos y otros con el material necesario al efecto. El material que se emplee, tanto en la construcción como en la reparación de la línea telegráfica, será de las mismas condiciones que el adoptado por la Administración. Igualmente queda obligado el concesionario á facilitar en las estaciones en que el gobierno necesita establecer servicio telegráfico el local necesario al efecto.

Art. 10. La empresa queda obligada á conducir gratuitamente los presos y penales, á cuyo fin dispondrán del material necesario á lo que el Ministerio de Fomento determine, oyendo á los Ministerios de Guerra y Gobernación.

Art. 11. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte de este ferrocarril sin que preceda autorización de este Ministerio, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino redactada por el ingeniero del gobierno encargado de la inspección, en que se declare que puede abrirse la vía al tránsito público, acta que deberá con su propio informe remitir al Ministerio de Fomento el Gobernador de la provincia respectiva.

Art. 12. No podrá la empresa concesionaria emplear en la explotación locomotoras ó carruajes, ya sean construídos, ya después de reparaciones importantes, sin que hayan sido reconocidos por el Ingeniero encargado de este servicio.

Art. 13. Concluídas las obras, el concesionario hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros que designe el Ministerio de Fomento, el amojonamiento y plano detallado del Ferrocarril y todas sus dependencias, formando también un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios. De cada uno de los documentos y planos que se anuncian en el párrafo anterior y del acta de amojonamiento entregará la empresa concesionaria un ejemplar competentemente autorizado á la Dirección general de Obras públicas durante el primer año de la explotación de la línea ó trezo de línea á que se refieran.

Art. 14. La empresa concesionaria se sujetará á la tarifa adjunta á este pliego de precios máximos de peaje y transporte, la cual podrá ser revisada después de pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación este ferrocarril, y de cinco en cinco años después en la forma que disponen los artículos 49 de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y 27 del reglamento para su ejecución.

Art. 15. Disfrutará este ferrocarril la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro, que con arreglo al proyecto aprobado, suman 4.077.600 pesetas, que se le abonarán en metálico, distribuídas en cinco anualidades consecutivas é iguales, á 815.520 pesetas cada una, efectuándose el abono de cada anualidad por entregas mensuales á la empresa concesionaria de la mitad del importe de las obras ejecutadas durante el mes ó meses anteriores, valoradas á los precios del presupuesto aprobado, sin que el importe de éstas entregas pueda exceder en cada año de las 815.520 pesetas que representa cada anualidad.

El Gobierno se reserva la facultad de suspender en todo ó en parte el pago de la subvención correspondiente á la primera anualidad. En este caso la cantidad devengada en dicho periodo será abonada por partes iguales en las cuatro anualidades restantes y como aumento á lo que en cada una de estas correspondía. Disfrutará además de la exención de derechos de Aduana el material que conforme á la relación aprobada sea necesario importar del extranjero para construir la línea y para explotarla durante los 10 primeros años. Esta exención se hará efectiva en la forma que prescriben las leyes de presupuestos, ó cualquiera otra que se halle vigente al otorgar la concesión.

Art. 16. Caducará esta concesión en los casos siguientes:

1.º Si no se constituyese en el plazo estipulado la fianza de que habla el art. 4.º de este pliego de condiciones.

2.º Si no se empezasen ó terminasen las obras dentro de los plazos marcados en el art. 5.º de estas condiciones, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificados en la forma que previenen los artículos 29 y 30 del reglamento para la ejecución de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

3.º Si se interrumpiese total ó parcialmente el servicio público, en cuyo caso se procederá conforme á lo determinado en el art. 87 de la ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877, y el 31 del reglamento para la ejecución de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

4.º Si el concesionario fuese declarado en quiebra, é siendo Compañía la concesionaria fiere asimismo declarada en quiebra ó disuelta por resolución judicial ó administrativa.

5.º Si trascurridos dos años desde la fecha de la concesión no se hubiesen ejecutado obras ó acopiado material por un valor igual á la cuarta parte del presupuesto aprobado, salvo en los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

Art. 17. Para atender á los gastos que origine la inspección del Gobierno sobre este ferrocarril, el concesionario abonará anualmente desde el principio de las obras la cantidad de 50 pesetas por cada kilómetro que se halla en construcción, y la de 100 pesetas por cada uno de los que se hallan en explotación.

Las cantidades que por este concepto deba abonar el concesionario, ingresarán en el Tesoro público, conforme se determina en el art. 62 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 18. El concesionario podrá, previa autorización del Ministerio de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiriera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 19. En los 10 años que precedan al término de esta concesión, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos de la explotación y emplearlos en la conservación del ferrocarril si el concesionario no cumpliera con este deber.

Art. 20. Al espirar el plazo de la concesión hará el concesionario la entrega de este ferrocarril al Gobierno en los términos prevenidos en los artículos 36 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 21. El Gobierno, por causa de utilidad pública, debidamente justificada, podrá adquirir el ferrocarril antes de terminada la concesión. Para determinar el precio de la compra, se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que inmediatamente precedan, y este término medio será el importe de la anualidad que se pagará á la empresa en cada uno de los años que faltan para espirar la concesión. Si este término fuere mayor de 15 por 100, se fijará la anualidad como si fuere de 15 por 100; si es menor, y la empresa se cree tener probabilidad de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga á juicio de peritos; pero en ningún caso podrá exceder de 15 por 100.

Art. 22. La concesión de este ferrocarril no constituye monopolio á favor de la empresa concesionaria, la cual no podrá reclamar indemnización alguna si el Gobierno hiciere otra concesión ulterior de caminos, canales, ferrocarriles, trabajos de navegación ó otros en la misma comarca donde está situado el ferrocarril ó en otra contigua ó distante.

Art. 23. La empresa concesionaria formará los reglamentos necesarios para el buen servicio de administración y explotación de esta línea, sometiendo á la aprobación del Ministerio de Fomento cuando afecten á la seguridad de la explotación, ó á las relaciones del público con la empresa concesionaria.

Art. 24. El Ministerio de Fomento ejercerá por medio de sus agentes la inspección y vigilancia que le corresponda por la ley, tanto en la parte facultativa como en la administrativa, debiendo la empresa concesionaria dar cumplimiento á las órdenes que los expresados agentes le comuniquen.

Art. 25. El concesionario nombrará un representante para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno ó sus delegados, el cual deberá residir en Madrid. Si se faltare á esta disposición ó el representante de Madrid se hallare ausente, serán válidas las notificaciones hechas á la empresa concesionaria con tal que se depositen en la Sección de Fomento del Gobierno de esta provincia.

Art. 26. Esta concesión se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo el derecho de propiedad; se otorga con sujeción á las leyes de 23 Noviembre de 1877 y reglamentos para su ejecución fechas 24 de Mayo y 8 de Setiembre de 1878, á la ley especial de 18 de Mayo de 1883, á la tarifa adjunta de precios máximos de pasaje, transporte y, por último, á las demás disposiciones de carácter general que se dicten en materia de ferrocarriles.

Art. 27. Después de constituido el depósito de que habla el artículo 4.º de estas condiciones se expedirá el título de concesión, elevándose á escritura pública el contrato, incluyendo en ella literalmente este pliego de condiciones, la ley especial de concesión y la tarifa de precios máximos de peaje y transporte.

Madrid 21 de Marzo de 1884.

Disposiciones que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa.

1.º La percepción será por kilómetros, sin tener en consideración las fracciones de distancia; de manera, que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2.º La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de toneladas se contarán de 10 en 10 kilogramos.

3.º Las mercaderías que á petición de los que las remesan sean transportadas con la velocidad de los viajeros pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa.

4.º Lo mismo se entenderá respecto de los ganados y caballos.

5.º La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general; quedando sujetos á las reglas establecidas para las demás rebajas.

Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposición anterior.

Las rebajas de tarifas se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

6.º Todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos, solo pagará el precio de un asiento.

7.º Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa, se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan mas analogía.

8.º Los derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

Primero. A todos los objetos que no estando expresados en ella, no pesen, bajo el volumen de un metro cúbico, 125 kilogramos.

Segundo. A toda masa indivisible que pese más de 300 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá reusar la circulación ni el transporte de estos objetos; pero cobrará más por peaje y transporte.

La empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000. No se comprenden en esta disposición las locomotoras.

Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo también durante dos meses á todos los que lo pidan.

9.º Los precios de tarifa no se aplicarán:

Primero. A todos los objetos que no estando expresados en ella no pesen, bajo el volumen de un metro cúbico, 125 kilogramos.

Segundo. Al oro y plata en barra, monedas ó labrados; al plaqúe de oro ó de plata, al mercurio y á la platina; á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero. En general, á todo bulto aislado ó excelente de equipaje que por sí sólo forme una remesa y cuyo peso no llegue á 50 kilogramos.

Los precios de la tarifa para los objetos comprendidos en los tres casos anteriores se fijarán anualmente por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la empresa concesionaria.

Sin embargo, el precio de la tarifa que se fije para los bultos ó excelentes de equipajes, comprendidos en el caso 3.º, no podrá ser en caso alguno mayor que el que corresponde á un bulto cuyo contenido sea de la misma naturaleza y cuyo peso sea de 50 kilogramos.

10. En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa, y salvo las excepciones anotadas mas adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada al transporte de los viajeros.

Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán transportados en el orden de su número de registro.

11. En el precio de transportes se considerarán incluidos los gastos accesorios. Por ningún concepto se permitirá el de carga y descarga y almacenaje de los efectos de comercio en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.

12. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comisión de sus mercaderías y el transporte de éstas desde sus almacenes al camino de hierro y viceversa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que la impone la disposición anterior.

13. En el caso de que la empresa hiciere algun convenio para la comisión y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que le pidan.

14. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio, ó para volver á sus hogares después de licenciados, no pagarán por sí y sus equipajes mas que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán mas que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitare dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposición por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino.

Los ingenieros y agentes del Gobierno, destinados á la inspección y vigilancia del camino de hierro, serán transportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, igualmente que los empleados del telegrafo.

Madrid 21 de Marzo de 1884.—Aprobado.—Alejandro Pidal y Mon.—Hay una rúbrica.—Hay otra rúbrica.—Hay un sello en tinta del Ministerio de Fomento.

Como representante debidamente autorizado por la Diputación provincial de Segovia, acepto en todas sus partes el presente pliego de condiciones.

Madrid 26 de Marzo de 1884.—Miguel Muruve.—Hay una rúbrica.

LA LLEGADA DE LA LOCOMOTORA.

Si el jubilo de nuestra alma se desbordara hoy, inundaría el mundo.

El silbido de la locomotora ha resonado en los campos segovianos, y la civilización, el progreso, se han abierto camino para derramar sus beneficios en este hasta hoy olvidado país.

Grande es el hecho, grandísima su importancia, y sólo tememos que no haya sido ésta bien comprendida.

Enlazado el fausto acontecimiento de que nos ocupamos con el no menos fausto del decreto de subasta de la primera sección de la nueva línea, nos parece escaso todo entusiasmo, como escasa nos parece toda manifestación.

Hoy no es día de hablar, no es día de escribir, sino de sentir tan sólo; y nosotros sentimos tanto, tanto, que el entusiasmo llena nuestro sér, y no deja coordinar nuestras frases.

Inútil es que los hechos hayan venido á demostrarnos que no estamos preparados aún para acontecimientos de esta clase, porque á pesar de ello, los acontecimientos se realizan, y lo que ha de ser, será, y seguiremos como han seguido todos los pueblos la marcha progresiva con que se atiende al rápido adelanto,

Ya la locomotora, con su silbido agudo, ha venido á despertarnos de nuestro letargo; ya somos algo; ya podemos ser mucho; ya podemos con el tiempo valer lo que valen los demás; ya podemos aspirar á lo que los demás aspiran, si no nos dormimos sobre nuestros laureles y empleamos nuestra inteligencia en rechazar con brio los impulsos de nuestra proverbial desidia.

Ya no es Segovia el olvidado poblacion del centro de Castilla; ya se cita su nombre al lado de otros indicadores de comarcas de lleno civilizadas; ya, y una vez y otra lo repetimos, ya somos algo y podemos aspirar á ser mucho.

Nuestra modesta publicación se asocia al entusiasmo que en Segovia reina, y es más, tiene el entusiasmo que en Segovia debiera reinar; pues el demostrado es mucho menor que el debido, y muchísimo menor que hubiera debido demostrarse.

Nosotros comprendemos el entusiasmo como la sublime embriaguez de la alegría, en que olvidados de nosotros mismos, empleamos todas las facultades del sér, concentrándolas en una idea, y esas facultades se desbordan en externas manifestaciones diferentes de todo, ridículas tal vez para las almas frías, pero conmovedoras para aquellos que como nosotros sienten por convicción y no por deber.

Grande es el hecho que Segovia ha celebrado el miércoles, día 2: es su nacimiento á la vida moderna, es la resurrección de su antigua valía, es la demostración de su propio valer, por tanto tiempo desconocido.

Seamos dignos del beneficio de que desde hoy disfrutamos; deshechemos el frío de nuestras almas con la ardiente temperatura del vapor, y después de ser entusiastas, seamos agradecidos á aquellos que de la oscuridad nos sacaran.

El nombre del ilustre segoviano conde de Sepúlveda, se debía estampar en letras de oro en todas las calles de la población y por todos los campos de la provincia, á la que con un cariño sin límites y una actividad prodigiosa ha colmado de beneficios. ¡Ojalá no se vean nunca olvidados!

Mas ya que esto no sea factible, tenga nuestros corazones por templo su nombre querido, y enseñemos este nombre á las generaciones nuevas para que por todos conocido sea.

No olvidemos á los hombres ilustres y de buena intención que en su empresa le han ayudado, y ya que de antiguo tiene fama de noble la hidalga Castilla, seamos nobles y honrados una vez más, que es el agradecimiento virtud que tanto enaltece al que la profesa como al que la inspira.

Noble é hidalga, y á mas delicada fué la idea de poner el nombre de D. Anacleto Pérez Rubio unido á la primera locomotora que á Segovia llegase. Conmovedor y delicado es siempre ocuparse de los que fueron para enaltecer su memoria, y si es el enaltecimiento

merecido, como en el caso presente sucede, se sienten asomar las lágrimas a los ojos, lágrimas que son el tributo mejor que podemos rendir á los que no lograron ver realizados sus grandes y generosos proyectos.

Fué Pérez Rubio, propagador infatigable de la idea, perseverante en sus propósitos, comunicó el fuego de su alma volcánica á muchos tibios, y logró que se iniciara la realización; y hoy que cubre sus restos la tierra Segoviana, le habrá llevado ésta, como eco de gratitud, la trepidación por la locomotora causada, y el movimiento de simpatía que despertó la lectura de su nombre, en todo el que de segoviano se precie.

No sabemos de quién es la idea, pero su alma es como nuestra alma, y su manera de sentir idéntica á la nuestra.

Sirvan hoy las engalanadas columnas del pobre PARDILLO para expresar imperfectamente nuestra alegría.

Segovianos de corazón, deseando su mejora grabamos en nuestro pecho la fecha del 2 de Abril de 1884, y lanzamos al aire nuestro grito, que no por ser poco acompañado es menos sincero.

¡Viva Segovia regenerada!

LA PRIMERA LOCOMOTORA.

Uno de los días más faustos que registra hoy la historia de nuestra siempre querida Segovia, es el 2 de Abril de 1884.

El ansiado momento de ver la llegada de la primera locomotora se aproximaba, y una multitud inmensa se dirigía ansiosa á la Estación Central, para ver realizar su más hermosa esperanza.

A medida que la hora llegaba, veíanse coronar las alturas próximas á la Estación por miles de curiosos y ocupar otros el andén y demás dependencias de aquella.

Pero nosotros tomaremos la reseña de tan memorable acontecimiento, siguiendo la marcha emprendida desde las once y media de la mañana, hora en que partimos de la Plaza de la Constitución, dirigiéndonos al santuario de la Fuencisla, para dar cumplimiento á la cita que en atento B. L. M. nos habían dirigido los Sres. Presidentes de las Excmas. Corporaciones Provincial y Municipal.

Decía el referido B. L. M. que, reunidos á las doce del día en la Fuencisla, nos dirigiríamos al sitio nominado *la Aparecida*, para en éste tomar el tren que había de hacer su entrada en Segovia á las tres de la tarde.

Llena el alma de júbilo, llenos de esa impaciencia que sentimos cuando esperamos la realización de algo grande, llegamos á la Fuencisla, y allí esperamos que nos dijeran que rumbo habíamos de tomar, que debíamos hacer. Pero todos los allí reunidos abrigábamos la misma duda, hasta que el conocido Félix apareció con un ómnibus de su propiedad y nos condujo á *la Aparecida*.

Esperábamos, al llegar á ésta, que alguien nos sacase de las dudas que el abandono en el santuario nos sugirió, pero nadie nos dijo *esta boca es mía*.

Es decir, que fuimos llegando, nos fuimos saludando y todos nos preguntábamos qué teníamos que hacer, qué iba á suceder, qué habría ocurrido, toda vez que no veíamos ningún individuo de las corporaciones Provincial ó Municipal, que recibiese, dirigiese ó ilustrase á los invitados á un acto tan grande y solemne como la entrada de la primera locomotora en la capital de una provincia.

Esperamos dos horas, ateridos de frío, sin lugar apenas para guarecernos, y tanto más se hacia insoportable esperar allí, cuanto que por momentos iban llegando nuevos invitados y llenándose más el reducido albergue, que nos hacia algo llevadera tan dilatada estancia en tan molesto paraje.

Pero todo tiene fin, y el fin de aquello fué la llegada del tren, el que fué asaltado por todos sin haber allí ningún individuo ni comisión alguna, que indicase orden en la colocación de los invitados á tomar parte en el acontecimiento del miércoles 2.

Después de estar en los coches, vimos llegar á los Sres. Gobernador Civil, Alcalde, Presidente de la Excm. Diputación y otros, y á las dos y treinta y siete minutos empezamos á marchar con dirección á Segovia.

Al paso del tren, los bueyes y mulos que ayudaban á los labradores en las faenas del campo, huían ante aquél monstruo que venía á interrumpir la callada monotonía del pasado, como huyen las sombras de la noche ante el hermoso sol de la mañana.

A la hora fijada hicimos nuestra entrada en la estación: la banda de la Academia de Artillería amenizaba el acto, y un gentío inmenso, frío, mulo y apiñado, presenciaba casi indiferente la entrada de la primera locomotora.

Al poner el pié en tierra el Sr. Gobernador D. Fernando Santoyo, dijo algo que no pudimos oír por la distancia á que nos encontrábamos de él, pero aquél momento, que para nosotros era el que debía romper el hielo, fué perdido, y la indiferencia siguió, y nosotros, á duras penas, magullados y mal trechos, pudimos llegar al lugar donde estaba servido el *lunch*.

En este, como en la Fuencisla y *la Aparecida*, echamos de menos á los individuos de la comisión, que en caso análogos, ó mejor dicho, en todos los casos debe presidir en todos los actos; así es que comimos tres en un plato, bebimos cinco en la misma copa y aún tomamos con los dedos una ración de pavo.

No decimos con esto que comimos pan, por que no lo vimos, pero si contestamos á la consulta de un alguacil, que con un cajón de vegueros en la mano, nos preguntó por dónde empezaba á servirlos; como teníamos enfrente un grupo, ó mejor dicho, una fila de autoridades, calladas, serias, pensativas y mudas, pegadas á la pared por el poco espacio que habia entre ésta y la mesa, le dijimos, indicando al grupo:—Por ahí,—y, en efecto, el alguacil empezó por otro lado.

Después de haber hecho los honores al sexo feo, vimos pasar al sexo bello, y perdonemos los iniciadores de la idea, pero nos parece que primero debieron ser ellas que nosotros, porque á la hora que las Señoras hicieron uso de *tan galante* invitación, solo podrían aprovechar las sobras.

Respecto á las comisiones que acudieron á la Estación, mucho podríamos decir, pero no queremos que por nadie ni por nada se nos llame apasionados; así es que solo indicaremos dos hechos, que uno ha llegado á nuestros oídos, y otro hemos presenciado.

El primero se refiere á la comisión del Cuerpo de Artillería, á la que se le exigió el documento que justificase su presencia como tal comisión, toda vez que no era suficiente la palabra de uno de los señores de ella.

Esto es verdaderamente delicioso, y tan delicioso, cuanto que vimos muchos que dudamos pertenecieran á comisión ó tuvieran puesto oficial que justificase su presencia.

El otro fué el ocurrido con los redactores de este pobre periódico, que no pudieron entrar, aun presentando el B. L. M. de que iban

previstos, y que si entraron á los salones donde se servía el *lunch*, fue porque un alma *compañera* tuvo que hacerles valer su derecho.

Más podríamos decir, pero preferimos callar, porque además de apenar el alma ver á una pobre mujer con tres niños pedir entrar para guarecerse de la lluvia; donde todo el mundo entraba, ver que cada cual hacía lo que quería y se hacía lo que nó se debía, preferimos callar y dar fin á esto, que enoja más, cuanto más se menea,

Quizá para cubrir en algo ó aminorar la falta cometida con el bello sexo, hicieron á éste la distinción de darle un paseito por el Ferrocarril, pero todo el mundo invadió los coches, y para hacer á la *turba multa* abandonar los coches tuvieron que hacer titánicos esfuerzos los guardias municipales, á cuya cabeza se puso decididamente el Sr. Gobernador Civil de la Provincia, Don Fernando de Santoyo.

Las enérgicas medidas de estos funcionarios, pudieron dejar á una parte del bello sexo, porque vimos que muchas bellas renunciaron al paseito, en la libre posesión del tren, y éste *vibró con furia y le arrastró silbando*.

No habiendo podido asistir *por motivos de salud*, al banquete celebrado el miércoles 2 en los salones de la Diputación, copiamos lo que de él dice nuestro querido colega local *«El Adelantado»*.

EL BANQUETE.

Las Excmas. Corporaciones Municipal y Provincial, para dar una débil muestra de agradecimiento á la empresa constructora, por lo bien y rápidamente que habían terminado las obras de nuestra primera línea férrea, les ofrecieron en la noche de hoy, mejor dicho, de ayer, porque cojemos la pluma á las dos de la mañana, un banquete en el magnífico salón de sesiones de la Diputación.

El espacioso salón, transformado en comedor, presentaba una admirable perspectiva; la severidad, la sencillez, la elegancia y el buen gusto, estaban perfectamente combinados; y la luz, quebrándose en los tallados cristales de las riquísimas arañas, semejaba copiosa lluvia de preciosas piedras, que venía á dar á todo un tinte fantástico y embriagador, algo parecido á las descripciones de los cuentos de las *Mil y Una noches*.

La hora de los brindis llegó al fin; fueron iniciados, como es de rubrica en semejantes casos, por el Gobernador civil, quien, con correcta frase, brindó por S. M. el Rey, por el ingeniero Sr. Muruve, por cuantos han trabajado en pro de la consecución de la obra, por el Excmo. Sr. Conde de Cheste, gloria de las armas y las letras, y por Segovia, con quien se halla tan identificado, que por Segoviano se tiene; siguió en el uso de la palabra el ilustre traductor del Dante, el egregio Conde de Cheste, cuyo discurso no nos atrevemos siquiera á extractar; sólo diremos que en él brilló su erudición, la galanura de su frase, el amor que á Segovia profesa, y el placer que experimentaba al ver en nuestra provincia la línea férrea, por la que tanto había trabajado, como senador del Reino, cuando se estudió la línea general del Norte.

Como el espacio nos falta, añadiremos que fueron aplaudidos los brindis del Gobernador Militar, de los Presidentes de ambas Corporaciones, de los Sres. Orduña, Sánchez de Toledo, Lorente, Castelo, Herrainz, Bivas, Urquiza, Conde de Villanueva, Ralero, Berzal, y algunos otros, cuyos nombres no recordamos; y que entusiasmaron al distinguido auditorio, el Señor Llovet y nuestro compañero en la prensa, Sr. Rubio, por las bellas y armoniosas poesías que alusivas al acto, con varonil entonación leyeron.

A las doce de la noche, terminó tan agradable fiesta, que quedará eternamente grabada en los corazones de todos, por el feliz acontecimiento que solemnizaba.

EL SILBIDO DE LA LOCOMOTORA.

Comisión nombrada del Ayuntamiento para que dirija todos los festejos,

¿en qué estas pensando que tan mal lo has hecho? ¿Es que os ha asustado al ver algo nuevo? ¿Es que os conocisteis la escasez del genio? ¿Es que en pocas horas hubisteis de hacerlo? Pues ya muchas antes en casa, en paseo, y allá en el Casino cerquita del fuego, todo el mundo hablaba del fausto suceso y de la apatía del Ayuntamiento. Pasaban los días, se agitaba el pueblo, todos discutían, y el mismo silencio en los encargados de aquellos festejos, mostraba á las claras bien claro y bien neto, que gusto no había ni ganas de hacerlo ó que se chiflarán y yo aquesto creo. Pero en este caso yo pienso y expreso que á otros les debieran cederles el puesto, porque, es claro ahora que no se lucieron. Que los jigantones salieran, es bueno, lo mismo que músicas, del público obsequio La limosna al pobre fué acuerdo muy cuerdo, pero lo restante estuvo mal hecho. El bando de Torre está muy mal puesto, ni es bando, ni es nada, ni está para verlo. Brilló por su ausencia de ediles el gremio allá en la Fuencisla, y casi me acuerdo si allí al acercarnos al camino férreo. En el rascabuche Guedan muy severo mandaba mostraran á diestro y siniestro las invitaciones del Ayuntamiento, y á pesar de aqueste tan grave portero manifiestan todos fué muy malo aquéllo. De lo que deduzco, y lo que aquí expreso no sirven al caso ni saben hacerlo los comisionados del ayuntamiento para que organicen públicos festejos. Posdata: se extiende lo que llevo puesto á los diputados que se reunieron con el Municipio para distraernos. Pues si Juan es malo aún es peor Pedro.

PITADAS.

Entre las personas que tuvimos el gusto de saludar en la Estación el día 2 del actual, se contaba nuestro querido amigo D. Juan Martín, alcalde de Riaza, hacendado, rico ganadero y entusiasta por el progreso de la Provincia.

El entusiasmo de que estamos poseídos, no nos impide ser el vigilante centinela de los intereses de la Provincia.

¡Alerta, pues! encargados de administrarnos.

Háganse enhorabuena los precisos sacrificios, pero *nada más que los precisos*, pues lo más sería no cumplir con la misión que por nuestros conciudadanos se os confiara.

Estando el sábado componiéndose nuestro periódico, supimos por casualidad la existencia del decreto de subasta que hoy publicamos, y pusimos nuestra *«Ultima hora»*. El Excelentísimo Ayuntamiento no quiso favorecernos comunicándonos tal acontecimiento, no á nosotros, sino al público, por nuestro conducto, mientras que la misma corporación lo remitía á otro colega, sin duda mas simpático. En cambio, tuvimos la honra, que agradecemos, de ser como los demás, invitados al banquete. Nosotros no asistimos por motivos de salud:

¡Al fin hay segovianos!

Con placer inmenso publicamos el siguiente remitido, y quedan nuestras columnas á disposición de los iniciadores.

«SEGOVIANOS

«Los que suscriben, han acordado invitar á todos sus paisanos y entusiastas por la prosperidad de la población, para celebrar con un *almuerzo* el fausto acontecimiento de la llegada á la misma de la tan por todos ansiada locomotora que por hoy nos ha de poner en comunicación con Medina del Campo, y al efecto, se abre una suscripción bajo las cuotas de seis pesetas, cinco para aquel objeto y una para repartir entre los pobres, que se pagarán en el acto de suscribirse.

«Dependiendo la designación de sitio y día en que haya de verificarse, del número de suscritores, se anunciará oportunamente en los periódicos.

«Queda abierta la suscripción en los puntos siguientes, hasta el día doce del actual.

«Plazuela de San Martín, despacho del Procurador Sr. Cabrero.

«Juan Bravo, 42 imprenta del Sr. Oñero.

«Plaza mayor, 42, comercio del Sr. Arenas.

«Segovia, 5 de Abril de 1884.

«Manuel Cáceres.—Luis Leonor.—Gaspar Cabrero.—Mariano Garcia.—Eluterio Oñero.—Victor Portal.—Mariano Quintanilla.—Pedro Romer Gil sanz.—Julio Parán y Arias.—A Julio Gonzalez.—Antonio Leonor Menendez.—Ricardo Baeza Rincon.—Alejandro Cuevas».

Aceptamos de todo corazón la idea, y nuestra redacción, que si no se compone de Segovianos es entusiasta por Segovia, *y que por motivos de salud* no estuvo representada en el banquete oficial, irá en masa al almuerzo que se proyecta, á cuyo efecto, nuestro Director hará la suscripción en casa del Sr. Arenas.

La *Tempestad* que se publicó el Domingo pasa lo, insertó ¡no creen! que inocentemente una copia, que tenemos la seguridad que no es del Señor Rubio. Y para contestar al coplero ahí vá eso.

Nunca creemos que alguien pudiera considerar en tan poco su profesion, que por sí mismo la desprestigiara y rebajara, rebajándose él con ella, y dando lugar á que se le considere por todos tan poco como él mismo se ha considerado.

¿Crée el coplero que la prensa cumple con su misión llevando un papel con dicharachos inútiles? ¿Crée que el sacerdocio de la prensa es una empresa comercial ó la de un teatro de mala muerte para necesitar *caball s blancos*?

El coplero mide por su rasero al creer que los periodistas ponen su inteligencia á merced de un empresario que los explota? ¡Pobre idea tiene! ¡si mismo el vergonzante coplero, según su vergonzosa copia!

Cosas como esa solo sirven para emplearse detrás de la cruz de San Andrés.

Los periodistas que comprenden su misión, y que con ella se enorgullecen, rechazan indignados la copia de *La Tempestad*, pues dignidad les sobra para no vender su independencia, ni en el terreno público ni en el privado, por un pedazo de pan.

Sepan los que escriben guardarse á ellos mismos la consideración que se deben, ó arrojen la pluma á la que tan poco honran.

Segovia: Imp. de Santiuste, Potencia núm. 1.