

# EL PORVENIR SEGOVIANO,

PERIODICO LITERARIO Y DE INTERESES MATERIALES.



## PRECIOS DE SUSCRICION.

Dentro y fuera de esta capital: 18 rs. trimestre,  
34 medio año y 66 un año.

## SE PUBLICA LOS MARTES Y VIERNES.

Se insertan anuncios á precios convencionales  
Los suscritores podrán insertar un anuncio al mes,  
gratis, no excediendo de ocho líneas.

## PUNTOS DE SUSCRICION.

Segovia: en la redaccion, calle de San Francisco, 25, casa de Baños, cuarto bajo.—Madrid: Arenal 11, librería de Hernando. Se servirán suscripciones á cualquier punto de España, previo aviso y remision de su importe en libranzas ó sellos de franqueo.

## FERRO-CARRIL.

Con la autorizacion correspondiente principiaremos hoy á insertar el informe emitido por la Excm. Diputacion provincial sobre los anteproyectos del plan general de ferrocarriles.

Como era de esperar del elevado carácter de este Cuerpo, y de su notorio celo por el fomento y union de los intereses del Pais, la Diputacion ha armonizado, en las propuestas que encierra su trabajo, las aspiraciones legítimas de las diversas localidades de la provincia con los intereses generales del Estado, íntimamente ligados aquí en tan importante materia.

Estímese la línea *única*, que en realidad propone la Diputacion, de Madrid á Guijavalvas, y de aquí bifurcada en direccion á Valladolid, y á Segovia, tocando y atravesando respectivamente los partidos de Cuellar, de la Capital y de Santa María de Nieva, prolongada desde Segovia á San Ildefonso y al E. N. por los partidos de Sepúlveda y Riaza, y de este modo, servida completamente la provincia, la Nacion obtendrá tambien la inapreciable ventaja de que se sustituya la actual cabeza, de repetidos siniestros, y de remarcable prolongacion en el ferrocarril del Norte, con un trayecto de cuantas condiciones favorables en todos conceptos ofrecen pueden la Naturaleza y el arte.

Nuestra publicacion, muy sin pretensiones, se felicita al ver corroboradas sus apreciaciones en este punto por las de Autoridades tan respetables, y las mas competentes en cuanto concierne á los sentimientos y bien estar de la Provincia, cuales su Diputacion, Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y el Ilre. Ayuntamiento de esta ciudad.

Los informes de estas tres Corporaciones acerca del plan de ferrocarriles constituirán otro de los numerosos títulos de Segovia á la gra-

titud de la Patria; por cuanto, interpretándose en ellos fielmente la opinion de este Pais, entrañan un acuerdo tan inmensamente beneficioso á la Nacion en general, como á la provincia en particular.

## SR. GOBERNADOR:

La Diputacion Provincial evacua á continuacion el informe pedido por V. S. en oficio de 17 del próximo pasado Agosto, para cumplir la Real orden de 1.º del mismo, comunicada por el Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas, preceptiva de abrir una informacion á tenor del interrogatorio, tambien remitido, y basada en el anteproyecto estudiado por la Comision y en el formado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el plan general de ferrocarriles, dispuesto por la ley de 13 de Abril del año último.

La Diputacion prescindirá de emplear fórmulas significativas de su recelo de desacierto al comprender y emitir en este trabajo tan trascendental la verdadera conveniencia y el deseo general de la provincia su comitente.

Asiste á la Diputacion confianza de verse libre de alucinacion y de error en la materia, por lo mismo que su expresion se derivará de verdades de sentido, y del público voto general de este Pais. Aquellas las encuentra recapituladas en el anteproyecto de la mencionada Junta, y la aspiracion unánime y vehemente de la provincia notoria es á vista de sus múltiples actos referentes á este negocio tan conexo con su vitalidad en todos sentidos.

Con elementos, pues, de índole tan elevada pasa la Diputacion á contestar al precitado interrogatorio.

## 1.ª PREGUNTA.

«¿La línea ó líneas designadas en los anteproyectos del plan general de ferrocarriles, consideradas en lo que se refiere á su direccion en cada provincia son las mas convenientes para servir los intereses de las mismas sin que se desatiendan los generales que las motivan?»

«Seria mas conveniente sustituir ó modificar su direccion para servir mejor unos y otros intereses?»

## CONTESTACION.

La Comision de la Junta consultiva en su exámen de la primera red de líneas, la del

Norte, encomiando los intereses que la afectan, dice así: «Ademas de las líneas que acaban de citarse concedidas y en explotacion en casi toda su longitud, puede considerarse como formando parte de esta red, otra cuya concesion está autorizada por la ley de 11 de Julio de 1856 con subvencion de la provincia de Segovia: la de Madrid á Valladolid por esta ciudad. Esta línea que quizas habria sido preferible á la actual de Madrid á Valladolid por Avila, perdió su mayor interes, despues de construida esta, por lo cual la Comision ha creido que no debia incluirla en el anteproyecto. La única necesidad importante á que corresponde es la de unir la capital de la provincia de Segovia con la red de ferrocarriles, y esto se consigue de una manera suficiente con un ramal que salga del tronco principal en el punto que parezca mas conveniente, despues de comparar la importancia de las comunicaciones con Madrid, y con Valladolid y el Norte de España. La Comision no dice por eso que deba negarse la ejecucion de esta línea, si con arreglo á las condiciones fijadas por la ley que la autorizó, hay quien quiera ejecutarla; pero cree que no debe incluirla en el plan, y sí sustituirla con el ramal citado que es el que en su concepto deberia tratar de impulsar el Gobierno, si la cuestion estuviera intacta y que deberá naturalmente suprimirse si se ejecutara la línea directa.

Para unir á Segovia con la línea del Norte, continúa la Comision, se han hecho varios proyectos, partiendo del Escorial, de la proximidad de Navalveral y de Sanchidrian. El primero exige un gasto enorme y presenta condiciones muy desfavorables para la explotacion. Tiene ademas el inconveniente de que aleja á Segovia de Valladolid, cuya comunicacion es quizas mas necesaria que la de Madrid para la riqueza de aquella provincia. El trazado de Sanchidrian no ofrece las mismas dificultades, ni exige grandes gastos; pero aleja á Segovia demasiado de Madrid. En sentir de la Comision, la línea que satisface mejor todas las necesidades es la de Navalveral, que arranca de la del Norte despues de pasar la divisoria. Esta línea, que con el tiempo podria prolongarse por Sepúlveda y Aranda de Duero á Burgos y se está estudiando por la empresa del Norte, es la que la Comision incluye en el anteproyecto, y tendrá probablemente una longitud de 76 kilómetros, incluyendo un ramal de Segovia á la Granja, y un coste de 85 á 90 millones de reales. La informacion que ha de abrirse con arreglo á la Real orden de 13 de Abril, dirá si es acertada la eleccion de este ramal, ó suministrará los elementos necesarios para rectificarla.»

El precedente sentir literal de la Comision

de la Junta consultiva de Caminos se reasume y abraza las siguientes proposiciones.

1.ª Estar autorizada por la ley de 11 de Julio de 1856 la concesion de una línea con subvencion de esta Provincia de Madrid á Valladolid por esta Ciudad que puede considerarse como formando parte de la red del Norte, pero que no creyó la Comision deber incluirla en el anteproyecto, aunque tal vez preferible á la actual de Madrid á Valladolid por Avila, mediante haber perdido su mayor interes despues de construida esta. Siquiera no deba negarse la ejecucion de aquella si hay quien la ejecute con las condiciones fijadas por la ley.

2.ª Que en el plan general de ferrocarriles únicamente debe incluirse para la union de Segovia con la línea del Norte un ramal, que arrancando de esta en Navalperal, llegue á Segovia y con el tiempo pueda prolongarse por Sepúlveda y Aranda de Duero á Búrgos.

En oposicion á este dictámen de la Comision la Junta consultiva en pleno formó acuerdo inserto en su anteproyecto, que encabezado con la espresion de hallarse servidos los intereses de las diez provincias, que enumera, con los ferro-carriles construidos y en construccion, de los cuales el principal es el llamado del Norte, respecto de los intereses generales del Pais, en sus comunicaciones de los puertos del Océano Cantábrico les niega esta cualidad, tanto porque su trazado (el del ferro-carril del Norte) ofrece un trayecto mas largo del que debiera desde Madrid á Valladolid con notable perjuicio de todas las comarcas, cuyos ferro-carriles concurren en aquel punto, y de las procedencias de Madrid para el mismo, cuanto porque deja desatendida la provincia de Segovia, cuya riqueza exige una via principal de comunicacion que le dé vida y movimiento; lo cual no se conseguiria ciertamente con un ramal de Segovia á Sanchidrian, al Escorial, ó á otro punto intermedio, porque sus fuerzas productivas y sus elementos de tráfico no se reconcentran seguramente en la capital de la provincia; ni tampoco se la serviria cual conviene con otros ramales hácia Aranda y Búrgos, por ser escasa la importancia de su territorio en tales direcciones.

Ademas, el Real Sitio de San Ildefonso, que en las épocas de jornada en el verano llama á sí gran concurrencia de la Corte, hasta el punto que seria lícito decir, sin incurrir en exageracion que podrá ser el Versalles Español, motiva bien un ferro-carril directo de Madrid á Segovia cuya cercanía á dicho Sitio le presenta con aventajada disposicion para atraer tambien mucha gente de la Corte durante el Estio; porque con el ramal de Sanchidrian ú otro derivado desde Navalperal, quedarian tan mal servidos aquellos puntos, como ahora mismo puede conocerse por los entorpecimientos, incomodidades y dilaciones que son inherentes á la explotacion de otros ramales semejantes.

Estas consideraciones hubieran bastado para incluir en el plan la línea directa de Madrid á Valladolid por Segovia; pero hay una razon mas para hacerlo, y es, que su concesion está autorizada por la ley de 11 de Julio de 1856, con subvencion de la provincia de Segovia, y no hay razon alguna para dejar de cumplir esta ley, que ademas se halla muy de acuerdo con los intereses generales del Pais.

El proyecto de este ferro-carril se ha presentado y está pendiente del exámen de la

Junta; su longitud es de 221 kilómetros 741 metros y su coste 360.313,142 reales.»

El anteproyecto, pues, de la Junta consultiva en pleno desestima el enlace propuesto por su comision de Segovia con la línea principal del Norte por un ramal, y sostiene como conveniente á los intereses generales y á los particulares de esta provincia la línea directa de Madrid á Valladolid por Segovia cuya concesion otorgó la susodicha ley de 11 de Julio de 1856.

La Diputacion al optar en su informe entre estos dos anteproyectos esencialmente opuestos, por el de la Junta consultiva en pleno, se permite reproducir las razones incontrastables que la Junta enuncia por fundamento de su acuerdo, y se condensan en las consideraciones siguientes, ademas de la que se desprende del derecho adquirido por Segovia á la construccion de la via directa otorgada por aquella ley, de unánime aclamacion Parlamentaria á mocion de los Sres. Diputados á Cortes de esta provincia.

El trayecto de Madrid á Valladolid por Segovia se ofrece por la misma naturaleza como el mas directo y consiguientemente mas corto de cuantos caben en el tránsito entre ambos puntos. Si en las vias ordinarias es inapreciable esta circunstancia por su correlativa consecuencia de ahorro de tiempo y de gastos al transporte de viajeros y de mercancías, en los ferro-carriles sube de punto esta ventaja por cuanto la celeridad y baratura en aquel transporte son las dotes características de la mocion al vapor.

El trayecto de Madrid á Valladolid por Segovia es sobre terreno de cortos accidentes con relacion al número de los que entraña todo otro entre ambas capitales. A escepcion del puerto de Guadarrama, por los trazados podrán ofrecerse, con especialidad desde que se toca á esta provincia, que presenten condiciones mas notables en el particular. Si para el paso de aquel puerto es necesario un solo túnel, cuya estension no llega á kilómetro y medio, hasta la misma Humanidad se interesa por la construccion de este túnel, como espuesta, sin él, á la repeticion continua en los inviernos de sucumbir entre nieves y hielos numerosos caminantes; como espuesta, sin aquel paso subterráneo, á la frecuente comunicacion entre ambas Castillas, durante el largo invierno glacial de este clima, y á yacer cortados los trenes y cuanto en ellos se arrastra por dias no pocos, en temporales de copiosas nieves. Recientísimos siniestros de esta índole en el puerto titulado de las Pilas ha experimentado la via que le atraviesa: su invocacion basta para demostrar la exactitud del aserto asentado sobre el particular.

La línea directa de Madrid á Valladolid por Segovia favorece tambien los intereses generales por lo que con esto se relaciona la mas espedita comunicacion durante la jornada habitual en Estio de la Corte al Real Sitio de San Ildefonso; localidad por esta causa, como por la de sus atractivos artísticos y de placer, de concurrencia suma de naturales y extranjeros. La misma línea enlazará, ademas, con el centro de la Monarquía y con la antigua Corte de las dos Castillas de un modo breve y espedito á una provincia, que cual la nuestra aun en su lamentable decadencia actual compete con la que mas de su clase en todos los elementos de produccion agrícola; y dotada que sea de la línea directa recobrará, es de esperar, la importancia de su brillante pasado fabril: porque si iguales causas producen efectos idénticos, conservando Segovia las

naturales, que á la fabricacion mas esquisita y apreciadísima antes la elevaron, no es de recelar quede sin explotarse fuente tal de riqueza tan pronto como adquiera facilidad de su esportacion.

Por contraste con las ventajosas condiciones de la línea directa respecto á los intereses generales patrios, y á los particulares de esta provincia, el ramal de empalme de Segovia á Navalperal, ó en cualesquiera otro punto con la línea ya construida denominada del Norte mataria la loable y convenientísima aspiracion de neutralizar las reconocidas faltas naturales de esta en su referida prolongacion mayor de trayecto de Madrid á Valladolid; en su incomparablemente, tambien, mayor esposicion al siniestro de toda clase por los múltiples accidentes, y por las duras condiciones atmosféricas del terreno que abraza su trayecto, con relacion á la línea directa de Madrid á Valladolid por Segovia: motivos estos sobrados por si solos para que en rectos principios gubernamentales se diese á esta línea cavida en el plan, prescindiéndose por completo de suplirla con ramal alguno de empalme á la ya construida de esta provincia y su Capital. ¿Por qué han de verse estas perjudicadas en el arrastre de sus mercancías y en el transporte de viajeros por ramal cualquiera con el remarcabilísimo aumento de precios de tarifas casi de dos á uno por kilómetro á igualdad de estas cual en tales casos acontece? ¿Por qué lejítimo sujetar la produccion de Segovia á tan enorme rodeo, é imposibilitarla de su competencia en los mercados, á menos de esperar para las transacciones sobre ella al inagotable consumo de la arrastrada por via directa, ó á sentir depreciacion hasta nivelarse con esta?

Tan obvias reflexiones motivaron en el público de este Pais, la íntima conviccion de inconveniencia absoluta de su enlace por ramal á la circulacion en via férrea, y su unánime decision de no omitir sacrificio alguno para obtener la via directa de su justa aspiracion, ya por la ley otorgada. Vivo está el tributo de admiracion, que la opinion pública, por su órgano la prensa periódica Nacional y Extranjera, ha rendido á esta provincia al ver á sus Municipios en unánime acuerdo asociar el muy respetable capital de 80 millones de sus propios hasta entonces vendidos al proyecto de construir esa su misma línea directa. Y la Diputacion informante al registrar las actas de sus predecesoras encuentra en ellas motivo para felicitarse de que se la ofrezca ocasion de secundar ejemplos de tan elevado patriotismo.

Cumple á sí, pues, la Diputacion el deber indeclinable de informar por contestacion á la primera pregunta del precitado interrogatorio, que es de conveniencia absoluta para los intereses de esta provincia, y para los generales de la Nacion, incluir en el plan de ferro-carriles el directo de Madrid á Valladolid por Segovia comprendido en el ante proyecto de la Junta Consultiva en pleno; y á todos aspectos inconveniente el enlace por ramal, cualquiera que este sea, de Segovia y su provincia á la línea ya construida titulada del Norte, cual propone la Comision de la misma Junta en su respectivo anteproyecto.

La Junta en pleno, como su comision recuerdan en los proyectos respectivos, que la línea directa otorgada por la ley de 11 de Julio de 1856 ha de ser subvencionada por esta provincia. Se colige, que á este precedente se ase la Comision para no considerar obligatoria la inclusion de tal línea en el plan

general, si quiera sea potestativa su construcción, habiendo quien la acometa.

La Comisión deja así entrevéer su opinión repulsiva del plan general de toda línea, cuya subvención no sea de cargo del Estado; por eso elimina de aquel la línea directa subvencionada por esta provincia, y admite el ramal de empalme cuya subvención no sería exclusivamente de Segovia.

La Junta en pleno aparece disenter de la base enunciada de su comisión sobre el particular, admitiendo en el plan la línea directa y rechazando el ramal de empalme. Para la Junta, pues, son de incluir en el plan general todas las líneas, sea cual se quiera la procedencia de su subvención.

Habría convenido, que estuviese aclarado aquel extremo, por cuanto sin su exacta comprensión podrán surgir conflictos en la materia. Si el plan general abrazase tan solo las líneas subvencionadas por el Estado y por esto no se admitiera en él, el ferrocarril de Madrid á Valladolid por Segovia autorizado por la ley de 11 de Julio de 1856: si, teniendo en cuenta esta línea ya autorizada, y no incluida en el plan general, se omitiese en este todo ramal de empalme: si, aunque ya contratada la construcción de aquella línea, y en curso muy adelantado su proyecto, este fracasase por cualesquiera accidente? ¿no resultaría entonces esta provincia en absoluto abandono y en situación complicadísima para salir de él?

La Diputación adhiriéndose á la opinión de la Junta en pleno, siguiendo la pauta establecida en su anteproyecto, y por otras consideraciones, que es ocioso esponer, juzga, que en el plan general han de fijarse los ferrocarriles todos, convenientes á los intereses comunes del Estado y á los particulares, estén ó no subvencionados por aquel ó por solos estos; aunque su sucesiva construcción sea potestativa, no obligatoria á los últimos.

Bajo de este supuesto, el de que sea hasta de precisión legal incluir en el plan general de ferrocarriles el ya otorgado por la ley citada de 11 de Julio de 1856, con subvención por esta provincia, pasa la Diputación á contestar á la segunda pregunta del interrogatorio que es la siguiente.

(Se continuará.)

El telégrafo nos ha comunicado hoy una noticia de mucho interés. M. Lesseps ha participado oficialmente que ya está abierta la comunicación entre el Mediterráneo y el mar Rojo, por lo cual muy pronto deberá ya producir las ventajas apetecidas el difícil canal de Suez, que con tantas dificultades ha luchado al organizarse y activarse sus trabajos.

—El día 2 tuvo lugar en San Sebastian, en el arsenal del Antiguo, la prueba del medio de salvamento de los tripulantes de buques naufragos, ideado por los hermanos Esnaolas de aquella población.

Dos disparos hechos con un mortero de 32 libras de peso, y con carga de dos y media onzas de pólvora, constituyeron la prueba toda del proyecto de los Esnaolas. De estos dos disparos, el primero alcanzó la distancia de 280 varas con un desvío de 40, y en el segundo alcanzó 295 desviándose 37. El blanco le constituía cuatro piquetes colocados á la distancia de 300 varas, y abarcando la estension media de la eslora de los buques que ordinariamente arriban á aquel puerto.

Segun un periódico de aquella localidad, este proyecto, vistas las pruebas que se hicieron, es muy aceptable, como medio de salvamento.

—D. Juan y D. Gil Esteve y Vila, vecinos de Barcelona, han solicitado real cédula de invención por 10 años, por un sistema para dar movimiento á las máquinas en general, en sustitucion de las correas empleadas hasta el día.

### Variedades.

Sentencia pronunciada por la sala tercera de la audiencia territorial de Barcelona, en la causa que vulgarmente se conoce con el nombre de Causa de Fontanellas.

(Continuacion.)

Considerando que entre lo manifestado por el acusado y lo informado por el general Urquiza, hay claras y evidentes contradicciones, suponiendo

el primero que este averiguó llevaba un apellido que no le correspondía y le tuvo veinte y dos días arrestado en la Cuchilla con amenazas de fusilarle, si no decia cuál era el que verdaderamente le pertenecía, y aunque se lo dijo, guardó el secreto hasta mil ochocientos cincuenta y ocho, en que le dió los diplomas, y Urquiza dice que se le presentó el acusado despues de la batalla de Caceres 1852, ó sea cuando fué promovido á oficial, le manifestó que por respetos á la familia habia usado de un apellido que no era el suyo, y desde entonces queria llevar el que le correspondia: que en 1855 sirvió á sus órdenes, y era conocido en el ejército por Claudio Fontanellas, y que le firmó algunos despachos en 1858 ó 1859, que resultarán de los registros de los archivos; y como en 1857 y 1858 el acusado era aspirante, alférez, y Feliu Fontanills, segun se ha indicado, servia en el ejército, enemigo ó contrario del que mandaba Urquiza, y el único diploma que ha tenido no está firmado por este, se infiere naturalmente que al general le ha sido infiel la memoria, puesto que ni firmó al Claudio Fontanellas diploma alguno, ni el procesado ha tenido otro que el presentado; que por el contrario se le firmó en 1854 á D. Santiago Odonell; y aprovechándose el Claudio del conocimiento de la historia militar de aquel se apropió una parte de ella, como se demuestra claramente, cuando asegura que en 1846 hizo su entrada en Buenos-Aires, en el batallon Libertad; á las órdenes del coronel Costa, y que es sargento mayor del ejército de la Confederacion, levantándose contra esta asercion la declaracion que ha rendido ante el juez del crimen con intervencion del agente fiscal el sargento mayor D. Santiago Odonell, en la que dice era él el que sirvió á las órdenes de Costa; el no haber otro de su apellido en el ejército, y el haber usado el acusado desde que aquel le conoció el apellido de Feliu y Fontanills y Fontanellas, con el cual firma aun en esta causa á los fólios 82 y 202: todo lo cual está confirmado con lo que resulta de las oficinas y documentos del mismo acusado, que le convencen de que no es ni puede ser suya la historia que se atribuye, y que sus declaraciones y alegaciones son un conjunto de contradicciones absurdas, que se resisten á toda credulidad.

Considerando que no solo por lo dicho se con-

No te multinaré ni cortaré las narices y orejas, por que has sido sincera, y no has hecho traicion á mi tálamo. El fruto de tus entrañas será mio; y no te visitaré sino despues que marche el pájaro del arrozal, cuando haya brillado la décima tercera luna. En este tiempo rompi el seno de mi madre y comencé á crecer altiva como una india. Mi madre me hizo cristiana, como era ella y mi padre. En seguida el sobresalto del amor vino á buscarla, y bajó al pequeño subterráneo adornado de pieles, de donde no se sale jamás.»

Tal fué la historia de Atala. «Y ¿quién era tu padre, pobre buérfana del desierto, la dije? ¿Cómo le llamaban los hombres, y qué nombre tenia entre los genios?» «Jamás he lavado los pies de mi padre, respondió Atala, solo sé que viva con una hermana suya en San Agustín, y que siempre ha sido fiel á mi madre. Su nombre entre

mento: «Hijo de los hombres, ¿cómo lloraría mi patria, si mi padre no nació en el país de las palmas?» «Cómo, dije con una profunda admiracion: ¡vuestros padres no eran del país de las palmas! ¿Quién es el que os ha dejado en esta tierra de lágrimas? Responded.» Atala lo hizo de esta manera.

«Antes que mi madre se casase con el gerrero Sigmahan, llevándole en dote treinta yeguas, veinte búfalos, cien medidas de aceite de bellotas, cincuenta pieles de castores, y otras muchas riquezas, habia ya conocido á un hombre de carne blanca: la madre de mi madre la arrojó agua en el rostro, y la precisó á casarse con el magnánimo Sigmahan, en todo semejante á un rey, y reverenciado de los pueblos como un genio. Pero mi madre dijo á su nuevo esposo: Mi seno ha concebido ya, quitame la vida. Sigmahan le respondió: ¡Guárdame el Grande Espíritu de tan perversa accion!

habíamos pasado con gran trabajo por debajo de una bóveda de zarzaparrilla, y entre vides, añil, frisoles y liana terrestre, que trabajan, como redes, nuestros pies. El suelo humedecido murmuraba en torno de nosotros, y á cada instante estábamos próximos á ser sumergidos en los barrancos. Innumerables insectos y enormes murciélagos nos cegaban: las serpientes de cascabel hacian ruido por todas partes, y los lobos, los osos, caribús, los carcajus y los tigres, que corrian á ocultarse en estas guaridas, las estremecian con sus rugidos.

Entretanto crece la oscuridad: las nubes bajan hasta confundirse con la sombra de los bosques. De repente se rasga una de ellas, y el relámpago describe mil ángulos de fuego. Un viento impetuoso que sopla por niente, confunde en un vasto caos todas las nubes. El cielo se rasga sin cesar, por entre las aberturas se des-

vence al procesado de la falsedad de sus afirmaciones y de que los informes del general Urquiza por lo menos están dados con sobrada lijereza. sino que por datos que no puede recusar el mismo acusado, es hasta imposible que sea verdad lo que han dicho uno y otro; que este principió sus servicios ó carrera militar como aspirante en Buenos-Aires desde que arribó á la República, y que ascendió á alférez en 1858, resulta del diploma tantas veces citado y del borrador del memorial que dirigió al presidente de la Confederacion argentina, que ha reconocido como suyo: que fué dado de baja sin uso de uniforme en 9 de marzo de 1859, resulta de las diligencias originales remitidas de Buenos-Aires, y se confirma con el memorial y pase que trajo consigo el acusado, en el cual se dice que iba á incorporarse al ejército de la Confederación, que hizo su presentacion en el Rosario en 30 de setiembre de 1859, y continuaba para hacerla al presidente, siendo indispensable, para ejecutar esto, que fuera baja en el ejército de Buenos-Aires, ó desertor: que fué enganchado para la marina; y que en el mes de octubre siguiente perteneció á la misma, consta por confesion, por el memorial y por las listas de marinos ó individuos de la compañía que trajo consigo: que en noviembre del mismo año, un mes despues, concluyó su carrera, porque se hizo la paz, porque quedaron fuera de servicio los que desembarcaron, de los cuales era el acusado, resulta del morial, es un hecho histórico; y el sargento mayor Odonell con referencia al mismo Claudio, espresa cuanto se ha dicho y mucho mas, con particularidad la situacion miserable en que este se encontraba y que no pudo conseguir colocacion. Siendo de advertir, en confirmacion de lo dicho, que en el espediente para darle de baja, se le calificó de cobarde, y que el memorial se dirigia al presidente de la Confederacion; en lo cual se ven dos motivos poderosos, uno para engancharse en el ejército enemigo, y otro para que hubiera espuesto con minuciosidad los servicios prestados á la Confederacion, y no alegó mas que la espedicion del mes de octubre. Por manera, que la historia militar del acusado está compendiada en los documentos que traia consigo y que no ha podido menos de aceptar, sin que el haberse titulado en el pase

primer teniente de artillería, diga algo en su favor, porque esta seria alguna ventaja que quiso obtener con el enganche, pero que no tuvo efecto. Es, pues, evidente que el preso no sirvió en el ejército de Urquiza y si en el de Buenos-Aires, exceptó en el mes de octubre dicho, y por lo mismo es cierto lo declaran los testigos que aseguran vieron y trataron al procesado como militar en San Juan de Flores, Paraná y otros puntos en 1856, 55 y anteriores.

(Se continuará.)

†  
LA SEÑORA  
DOÑA ANTONIA MOLINA DE SANTA MARIA  
(Q. E. P. D.)  
falleció el 13 de Febrero de 1864.

El Viudo y demás parientes, ruegan á los amigos que por olvido ó descuido de los repartidores no reciban esquila para el oficio de Cabo de año que tendrá lugar el lunes 13 del corriente á las diez y media de la mañana en la iglesia parroquial de San Martín, se sirvan encomendarla á Dios y asistir á las citadas horas, en lo que recibirán favor

Todas las misas que se celebren en dicha iglesia este día se aplicarán por el eterno descanso de su alma.

#### ANUNCIOS.

Se vende una Carretela con cuatro asientos, en buen uso; un tronco de mulas en la mejor edad y sus buenos arreos correspondientes. En el taller de Carruajes, plazuela del Seminario darán razon.

Comision del Banco de España de Segovia.

Habiendo acordado el Consejo de gobierno del Banco de España negociar por suscripcion una parte de los billetes hipotecarios de su propiedad de los autorizados por la ley de 26 de Junio último, hasta la concurrencia por ahora de dos millones

de reales, los que deseen tomar parte en dicha suscripcion, pueden dirigir desde luego sus pedidos á la Comision de dicho Establecimiento en esta capital, situada en la calle Real núm. 2, espresando en ellos las cantidades por que quieran tomar parte.

Dichos billetes son al portador, de á 2000 rs. vellon nominales cada uno; sus intereses se satisfacen por semestres en 1.º de Enero y 1.º de Julio decada año, por medio de cupones que llevan anejos, su amortizacion tendrá lugar por sorteos semestrales, á contar desde 1.º de Julio de 1865, quedando concluida en el término de ocho años, destinándose en cada uno de estos 200 millones de reales, al pago de intereses y amortizacion del producto de las obligaciones de compradores de bienes nacionales; que por una cantidad igual al importe de los billetes emitidos, viene el Banco recibiendo del Tesoro, y cuya realizacion respecto de las que radican en esta provincia, corre á cargo de esta Comision. Por manera que, sobre la garantia moral del Gobierno y la del Banco, tienen la material é hipotecaria de los referidos bienes nacionales.

El Banco, los cede al precio de 92 por 100 ó sea con el descuento al tirón del 8 por 100 que aumenta al interes fijo del 6 por 100 el compuesto por la amortizacion de mas de 2 por 100 anual, en forma que los interesados en esta clase de valores, aseguran por 8 años un interes de mas de 8 por 100 al año.

Segun la base 6.º del artículo 1.º de la ley que creó aquellos valores puede domiciliarse el pago de interes y reembolso de capital por amortizacion en las capitales de provincia, pidiéndolo los interesados con tres meses de anticipacion.

Serán atendidos por el orden de prioridad, los pedidos que se dirijan á esta Comision, hasta componer la suma de dos millones de reales para cuya cesion se halla autorizada por el Banco, bajo las anteriores condiciones.

Lo que se anuncia para conocimiento de las personas que deseen interesarse en la operacion.

Segovia 7 de Enero de 1865.—El Comisionado del Banco de España, Siro Mariano Gonzalez.

Por lo no firmado:  
Antonino Sancho.

Editor responsable: Norberto Arribas.

SEGOVIA, 1865.—IMPRESA DE ALBA

cubren nuevos cielos y campos encendidos, y la masa entera de los bosques parece duplicarse. ¡Qué horroroso y magnífico espectáculo! El rayo abrasa los árboles por diversas partes: el incendio se estiende como una cabellera de llamas: rodean las nubes columnas de centellas y de humo, que despiden sus rayos en la vasta hoguera. Las denotaciones de la tempestad y de fuego, el ruido de los vientos, el rechinar de los árboles, los gritos de las fantasmas, los aullidos de las fieras, los clamores de los rios, los estampidos de los rayos, que se apagaban cayendo en las ondas, todo este estruendo, repetido por los ecos del cielo y de las montañas, ensordecia el desierto.

¡Grande espíritu, tú lo sabes! En este momento no ví, mas que á Atala, ni pensé mas que en ella. Formándola una muralla con mi cuerpo al pie del álamo donde nos habíamos sentado,

conseguí libertarla por algun tiempo de los torrentes de agua, que caian sobre nosotros por las inclinadas hojas de los árboles. Sentado en la misma agua contra el tronco del árbol, sosteniendo á mi amada sobre las rodillas, y abrigando sus hermosos y desnudos pies con mis manos amorosas; era mas afortunado que una esposa, que siente por la primera vez el fruto de sus entrañas.

Estábamos muy atentos al estrépito de la tempestad, cuando de improviso siento caer sobre mi pecho una lágrima de Atala. «¡Tempestad del corazón! exclamé, ¿es esta una gota de tu lluvia?» Y abrazando despues estrechamente á mi querida, la dije: Atala: tú me ocultás alguna cosa: ábreme tu corazón, hermosa mia. ¡Sirve de tanto alivio el que un amigo vea en nuestra alma! Cuéntame ese secreto de dolor que te obstinas en callar. ¡Ah! ya lo veo, llorarás á tu patria.» Ella replicó al mo-

los ángeles era Felipe, y los hombres le llamaban Lopez.»

Al oír estas palabras, di un grito que resonó en toda la soledad, mezclándose al ruido de los truenos el estrépito de mi enagenamiento; y estrechando á Atala contra mi corazón, como si la quisiera ahogar, exclamé con sollozos interrumpidos: «¡Oh hermana mia! ¡oh hija de Lopez! ¡hija de mi bienhechor! Asombrada Atala, me preguntó la causa de mi turbacion; pero cuando supo que Lopez era el generoso huésped que me habia adoptado en San Agustín, y á quien habia dejado por ser libre, quedó sobrecogida de confusion y de alegría.

Para nuestros corazones era irresistible esta amistad fraternal, que venia á visitarnos, y á mezclar su amor con el nuestro. Todos los combates de Atala eran inútiles, en vano se defendia con movimientos extraordinarios; yo estaba enagenado con su aliento, y