

PRECIO DE SUSCRICION
EN TODO EL REINO.

Un mes. 4 rs.

Tres. 10

Anuncios y comunicados á precios convencionales.—Los suscriptores podrán insertar gratis un anuncio cada mes.

EL ERESMA,

PERIÓDICO LIBERAL.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Segovia: Librería de Don Juan de Alba, Plaza mayor, 28, ó remitiendo su importe en sellos de 50 milésimas, en carta dirigida al Administrador D. Francisco Santiuste Potenda, 5.

Madrid: Principales Librerías; y en provincias en los establecimientos tipográficos

Se publica los Martes, Jueves y Sábados.

FERRO-CARRIL.

Es incomprensible la actitud que muchas personas han tomado con motivo de esta cuestion y apenas puede concebirse, como las que cuando la casa Smit solicitó el auxilio de la ciudad y provincia se mostraron entusiastas partidarios de la misma, se manifiestan hoy abiertamente hostiles á un proyecto, en que solo han variado la casa que le presentaba y las proposiciones de la misma; que son ahora mucho mas ventajosas que lo fueron entonces. Enigma es este que no intentaremos descifrar por ahora, no sea que encontremos en el fondo pequeñas miras de interes personal por parte de unos, espíritu de oposicion por parte de otros á cuanto proceda de determinadas regiones, y una lamentable inconsecuencia por parte de todos los mas. Dejaremos pues esta cuestion y nos limitaremos á decir lo que nos ocurre en la que lo es de tan grande, de tan vital é indiscutible interes para Segovia, la construccion de un ferro-carril hasta Villalba. Veinte años hace que comenzó Segovia á gestionar en este asunto y multiplicados han sido tambien los desengaños sufridos sin que jamás haya visto realizados sus deseos. Que estos han sido vivos y ardientes y que para conseguirlos no ha omitido nunca sacrificio alguno lo prueba la historia de este asunto que es de todos conocida.

Nadie ignora que al presentarse el Sr. Salamanca solicitando el concurso de la provincia para la construccion de un ferro-carril se le ofrecieron sumas muy respetables, siendo la oferta de la ciudad de Segovia de veinte millones de reales. Todos saben tambien que cuando hace tres años ofrecia la casa Smit construir un ferro carril hasta Villalba «por el sistema Fell» y pedia para ello la ayuda de la provincia, la opinion general se manifestó de tal manera á su favor, y el entusiasmo llegó hasta tal punto que no faltaron personas que calificaron de criminal indiferencia y hasta falta de patriotismo, la prudente reserva con que la Diputacion acogió entonces el proyecto. Razon tuvo sin embargo para ello, puesto que se vió á poco de empezadas las obras de construccion que quedaron completamente abandonadas. El Ayuntamiento que entonces habia en esta capital presidido por el Sr. Olalla y compuesto de las mismas personas que lo está hoy, acordó no obstante guiado del entusiasmo que le animaba, contribuir á la construccion de un ferro-carril «sistema Fell» por la cantidad de dos millones de reales, sin que ocurriera entonces á nadie como hoy parece que sucede, los peligros inmensos del «sistema Fell» y sin que nadie tuviera noticia de las horribles y soñadas hecatombes con que hoy se quiere asustar á los tímidos, sucedidas no sabemos donde, puesto que á pesar de la publicidad de estos sucesos, parece que solo ha llegado á noticia de determinados «personajes.»

Tampoco dió resultado este nuevo proyecto, pues como ya hemos dicho apenas comenzadas las obras se vieron repentinamente abandonadas. Recientemente ha vuelto á presentarse una nueva proposicion por la misma empresa que lleva por nombre la

Gran Central Peninsular, en la cual se ofrece construir un ferro-carril por el sistema Fell desde esta ciudad á Villalba, sin otra condicion que el pago de seis millones, despues de terminadas las obras; es decir, cuando estando ya la via en explotacion, no haya duda posible y se toque la realidad.

Cualquiera al conocer esta proposicion tan clara, tan terminante, tan esplicita, creeria que la ciudad entera de Segovia se apresuraria á acogerla con afan, puesto que no admite duda ni interpretacion de ningun género; pues nada de eso ha sucedido; antes bien, no solamente se ha recibido la proposicion con extraordinaria desconfianza, lo cual es disculpable, sino que se ha comenzado por rechazar como malo un sistema de construccion que ya se recibió como bueno.

Reunió el Ayuntamiento actual á los mayores contribuyentes en el dia 16 del corriente, y en esta mal aventurada sesion versó casi exclusivamente el debate sobre un punto que pocos ó muy contados conocian, sobre una materia puramente científica, pues por tal puede considerarse la de si el sistema Fell es bueno ó malo; si puede ó no servir de medio de locomocion, y si los peligros que trae consigo para los viajeros son ó no de grande y atendible entidad. Sobre todo esto se dijeron allí cosas muy peregrinas, disculpables, es cierto, en personas ajenas á la ciencia, pero que no por eso dejan de ser menos visibles, concluyendo la sesion con una votacion ilegal por lo exigua, y de la cual se escabulló todo el que quiso hacerlo.

Se ha presentado tambien otra proposicion-proyecto por el Sr. D. Meliton Martin, segun la cual, se hará un ferro-carril desde Villalba á Segovia, construyendo un túnel de 700 metros, atravesando la via por las estribaciones de la sierra Cercedilla y el rancho de Iturbieta, habiendo de contribuir la provincia con diez millones de reales, pagaderos mensualmente á medida que se hagan las obras. No estamos autorizados para analizar el proyecto en su parte científica y solamente diremos que á mas de los diez millones necesita el proponente conseguir una concesion del Gobierno, con mas una subvencion por el mismo; cosas ambas que exigen tiempo, el cual se aumentaria á no dudar, si se considera que es preciso tambien hacer unos estudios previos que á mas de tiempo costarán no poco dinero á la provincia. Antes de analizar y comparar las dos proposiciones presentadas, bueno será advertir que no nos guia en este asunto pasion de ningun género, y si alguna tuviéramos no seria ciertamente por la Gran Central, Sociedad cuyo nombre hoy hemos oido por primera vez, mientras que D. Meliton Martin, paisano nuestro, conocido por todos y una persona de reconocido mérito y de indisputable capacidad, y á quien mirariamos con gran aprecio, siquiera fuera tan solo porque hemos leído su preciosa obra titulada «El Pono» magnífica apoteosis del trabajo que todo el mundo debiera conocer y apreciar: quien tales obras escribe no puede menos de estar dotado de clara inteligencia y agudo ingenio.

Vamos pues á comparar las dos proposiciones presentadas segun nuestro criterio.

La de la Gran Central no exige nada de la provincia antes de construir la via; pone la empresa cuanto se necesita para comenzar los trabajos sin pérdida de tiempo y promete que en poco mas de un año ha de estar concluido el ferro-carril, cobrando entonces los seis millones que pide, acaso no de una vez, sino en varios plazos.

¿Qué se pierde, pues, en aceptar esta proposicion? ¿Qué, como ya sucedió, no cumpla su compromiso y á poco de empezar las obras las abandone por segunda vez? Si tal sucediera, solo se habria malgastado un poco de tiempo, quedando siempre de utilidad á esta poblacion el dinero que gastaran en jornales y el empleo durante una temporada de tantos braceros que hoy carecen de pan y de trabajo. Por lo demás, si cumple su compromiso, ¿se juzga tan pobremente á nuestras corporaciones populares que no se las concede la prevision suficiente para efectuar un contrato con la Gran Central en el cual se cierre la puerta á cuanto pudiera acontecer de malo? Pues no siendo asi, está probado hasta la evidencia que al aceptar esta proposicion nada se arriesga y hay casi la seguridad de ganar mucho.

En cuanto al segundo proyecto, ó sea el presentado por D. Meliton Martin, es para nosotros tan inaceptable para la provincia, que no merece discusion. Segun se desprende de su proyecto, se propone construir un camino de hierro por un sistema desconocido, pero que habiendo de vencer, como dice, grandes pendientes, no puede menos de ser análogo al sistema Fell, y si este tiene peligros tambien los ha de tener aquel. Además, para emprender las obras, necesita hacer los estudios del trazado, obtener la concesion del Gobierno, y lo que es mas, una subvencion que solo se ha dado hasta ahora para los ferro-carriles ordinarios. Prescindamos sin embargo, de todo esto; supongamos, que es mucho suponer, que se vencen pronto y bien las anteriores dificultades. ¿Puede la provincia comprometerse á pagar diez millones, y no despues de hecho el ferro-carril, sino pagando mensualmente las obras? Si alguno se negara á creer que esto es imposible, que oiga la opinion de los representantes de la provincia, con especialidad la de aquellos que saben bien lo que opinan los pueblos algo distantes de esta capital, y se convencerá de que si seis millones á plazos largos costará trabajo cobrarlos y pagarlos, diez millones en un año, pagado por meses, es completamente irrealizable.

Para terminar; desea la Diputacion provincial, desea Segovia, desea su municipio, que vela por sus intereses, desean los habitantes de esta capital tener un ferro-carril. ¿o cree útil? Si así es, no mas vacilaciones, no mas utopias, no mas peroraciones vagas é incomprensibles. Acéptese lo que es hacedero, siquiera se corra algun riesgo, y obandónese lo que es impracticable.

Un Segoviano.

OPINION

que sobre la conveniencia de establecer ferro-carriles en las carreteras, emiten en su memoria oficial los distinguidos Ingenieros D. Jacobo Gonzalez Arnao y D. Luis de Torres Vildósolo, Inspectores generales del Consejo de Caminos, Canales y Puertos, y Don Gabriel Rodriguez, Ingeniero Jefe de primera clase del mismo, para cuya redaccion fueron encargados en virtud de Real orden de 1.º de Setiembre de 1866.

Todavía puede conseguirse una reduccion mayor en ciertas circunstancias acudiendo á otro

medio de que hicimos mencion al tratar de las ventajas relativas de la via estrecha. Nos referimos al establecimiento de esta sobre una carretera, alli donde pueda hacerse sin perjuicio del acarreo ordinario. Este medio que exige naturalmente la adopcion de una via de poca anchura y vehiculos especiales, reduce á su minimo los gastos de esplanacion, y permite hacer ferro-carriles sumamente baratos.

En Noviembre y Diciembre de 1865 los Gobiernos Francés é Italiano han concedido á los Sres. Brassey y Compañia autorizacion para colocar un ferro-carril sobre la carretera internacional que atraviesa los Alpes por el Collado de Frejus, y apesar de la gran importancia de esta comunicacion, muy superior seguramente á la de la mayor parte de nuestras vias ordinarias, y que se halla en circunstancias especialísimas climatológicas y de trazado, solo se ha impuesto á los concesionarios la obligacion de dejar libre, por regla general, para el acarreo ordinario un ancho de 6 metros, 5 para el firme y uno para el paseo, salvo en los trozos donde por las condiciones actuales de la carretera sea esto imposible, y en los cuales se permite reducir el ancho á menos de 6 metros.

Puede creerse sin embargo, que estos ferro-carriles han de ofrecer graves inconvenientes para la segunda, por los accidentes á que parece debe dar lugar el empleo simultáneo de la locomotora y de los animales de tiro. Sin embargo, la esperiencia ha demostrado que este riesgo no tiene gran importancia, adoptando algunas precauciones poco costosas. Las causas que pueden espantar á las caballerías cuando pasa un tren, están reducidas al ruido, á la forma y á la velocidad de la marcha. Cuando esta es pequeña, como habrá de serlo en esta clase de líneas, el ruido es poco considerable, y para disminuirlo mas aún, se puede adoptar el medio empleado por Mr. Loubat en la locomotora de su invencion, ensayada recientemente en las cercanías de París, sobre una carretera muy frecuentada, y que consiste en componer la chimenea de dos tubos cilindricos, rellenando el espacio que entre sí dejan con arena. En cuanto á la forma de la máquina y del tren, sabido es que pierde pronto su novedad para las caballerías, las cuales se acostumbran á ella con suma facilidad, como lo demuestran numerosísimos ejemplos fuera y dentro de nuestro pais. El tren Loubat funciona en la carretera imperial núm. 13, entre el puente Neuilly y la glorieta del Emperador, desde hace muchos meses á velocidades variables que han llegado en algunas ocasiones hasta 27 kilómetros por hora, cruzándose en su paso durante su largo periodo con muchos miles de caballerías, sin haber ocasionado un solo accidente. La mayor parte de los ferro-carriles construidos para la explotacion de las hulleras de Bélgica atraviesan los pueblos del tránsito por medio de las calles sin cerramientos laterales. Lo mismo sucede en muchas poblaciones importantes de los Estados Unidos. En los puertos de mar es muy comun ver á las máquinas llegar hasta los muelles de

embarque, marchando sobre una via frecuentada por toda clase de animales de tiro. Son, por último, numerosos los trozos del ferro-carril de España y del extranjero, cuya línea va paralela y á muy corta distancia de una carretera, por donde circulan los carruajes ordinarios, sin que sus motores presten la menor atencion á los trenes, que marchan con gran velocidad y extraordinario ruido.

No parece, pues, que la marcha simultánea de las locomotoras y de las caballerías por una carretera puede constituir un grave inconveniente, sobre todo si el espacio destinado á camino de hierro se separa del resto por medio de una barrera, como vá á hacerse en la citada carretera franco italiana.

En cuanto á la posibilidad de hacer el servicio con locomotoras y carruajes en la pequeña zona de 2^m 50 á 3^m nos referimos á lo dicho al tratar de la anchura de la via, limitándonos á recordar los ejemplos que entonces presentamos. Dando un metro de ancho á la via, á la entidad del movimiento que por ellas puede tener lugar es, por último, muy superior al que hemos calculado como probable por término medio en nuestras líneas de segundo orden.»

Crónica de la provincia.

Del árbol caído todos hacen leña.

Así la pobre Segovia hoy es pasto en el Congreso y en la prensa de mordacidad de su administración con motivo de las ventas de las Matas de Valsain.

A grado tal de exageración de imputaciones de fraude en la formación del expediente se llegó en la discusión, que un Señor Diputado muy en serio afirmó que una sola finca vendida fijándola de extensión noventa fanegas, hoy resulta con nueve mil. Todo lo vendido, no solo lo denunciado, sino lo por denunciar no contó ni cuenta ahora con esta cabida. Sea esta una de tantas demostraciones, como ofrece este negocio al observador, del error á que arrastran el celo exagerado y el apasionamiento ofuscador del mejor criterio.

Otra prueba de fraude se quiere hallar en el expediente, sentando de muy baja la tasación de las fincas, porque algunas de estas hayan resultado compradas por el triple de la misma tasación. Si este argumento fuera congruente, cortísimo aparecería el número de ventas sin fraude: que por demás es notoria la ruina á que la clase agrícola especialmente llegó con sus exorbitantes pujas en los remates; mal que continúa y del cual ahora mismo se están aquí repitiendo ejemplares.

Otra de aquellas fincas, por cierto la de mas importancia, resultó tan alta en su aváluo hecho bajo las mismas bases que las demás de estas ventas, como que hasta por tres veces salió á subasta con la correspondiente triple retasa en progresiva disminución de su precio.

Por hoy nos limitamos á estas enunciativas que evidencian la ligereza al menos con que oradores y escritores vierten especies en alto grado trascendentales á la honra ajena. Con mayor detenimiento habremos de ocuparnos de negocio de esta gravedad.

Ayer fueron conducidos á la última morada los restos mortales del buen liberal y laborioso empleado en Hacienda D. Felipe Monterrubio y Martin.

El cortejo fúnebre, compuesto en su mayor parte de los liberales de esta población, acompañó el féretro hasta el Cementerio, y era llevado por Voluntarios de la libertad, á cuya fuerza pertenecía el finado.

Ayer fué reinstalada la Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos de esta provincia. La deseamos sumo acierto en el desempeño de su cometido, aquí cual en pocas partes importante por el inagotable tesoro de antigüedades que encierra esta provincia.

Segun noticia que en carta hemos recibido, ha sido robado de la sacristía de la iglesia de Carbonero el Mayor el domingo último y en el intermedio de misa del pueblo á la Mayor, el cáliz preparado para la celebración de esta.

La autoridad se ocupaba de perseguir al ladrón, que segun voces se dirigió á otro pueblo con la presa.

Ayer lunes quedó muerto en el acto de caer bajando la escalera de una casa de la calle de San Francisco, el anciano panadero, tan conocido aquí por el apodo del Botanoso. Es muy sentida esta desgracia de aquel sujeto apreciado por su honradez y constancia laboriosidad.

Tenemos el gusto de ver repuesto en su destino de Oficial de la Administración económica de esta provincia al Sr. D. Vicente de la Gándara, cuya inconcebible cesantía veníamos deplorando con el partido liberal á que aquel perteneció siempre.

También ha vuelto á su destino en la misma Administración Económica D. Timoteo Tejero.

Ha sido nombrado auxiliar de aquella oficina Don Justo Rodriguez, probo, entendido y muy laborioso empleado, hijo también de esta ciudad.

El Arcipreste de esta Catedral, Dr. D. Andrés Gomez de Somorrostro, ha sido nombrado Comisario en esta provincia de la Obra pía de los Santos Lugares.

En la Bolsa de ayer se han cotizado: el consolidado, 28,90; á fin del próximo, 29,05; los pequeños, 29,00; el exterior, 34,50; los hipotecarios, 100,75; las obligaciones de 2.000 rs., 55,60; las de 20.000 reales., 55,30; los bonos, 79,05.

CABOS SUELTOS.

Candau estuvo en el Congreso *trop forte* contra la prensa.

Candau es liberal muy conocido.

Candau es Ministro.

Estos dos rengloncitos se encierran en dos: en servir y amar à Matco y garrotazo en el prógimo.
Y si no al... tiempo por testigo.

Y se promovió un reñido combate parlamentario sobre motivos de *Valsain*.

Y no llegaba el hijo del Sultan para arreglar lo de Melilla.

Que no se nos vaya á enfadar Praxedes, porque entonces no hemos dicho nada.

El Consejo de Estado ha declarado muy en su lugar lo hecho contra el Patriarca y aun sobre el Delegado castrense:

¡Bienaventurado Patriarca! ¡Tridelis [delegado]! Veo tras de vosotros y para vosotros un horizonte de cocineros y carruajes á costa de los fieles y por via de desagravio.

PIANO.

Se supone que empezará con el mes. (Esperemos).

POLICIA URBANA.

Vigésimo quinto aniversario de su fallecimiento.

La Iberia anda todavía á vueltas con las plumas de Gacela.

Tengo ganas de que echen pluma los elefantes á ver si hace punto, en el entretanto casi estaba por mandarla el recibo.

Dice un diario que hacen furor los Niños Grandes en el Teatro del Circo.

No estamos conformes. ¿Si fuesen Las Niñas? Convenidos; y es mas, harian furor no solo en el Teatro del Circo, sino hasta en un hipódromo.

Ha estado amagado de cerrarse el Colegio de San Carlos.

¡Qué susto habrán pasado las patronas de Huéspedes!

Felizmente el Ministerio de Fomento le aplicó unas ventosas y desapareció la gravedad.

La Internacional sigue consumiendo turnos en el Congreso.

Y tambien la paciencia de los Candado y Joves.
¡Oh crueldad ináudita!

Todavía se presenta alguna que otra dimision á guisa de meteorito.

¡Y que no tendrá observadores que cuestionen la... vacante!

En la exposicion de figuras de cera de la car-

rera de San Gerónimo, llama mucho la atencion el grupo de Venus y los Cicoples.

¿La residencia es de Vulcano?

Ya ha terminado la segunda temporada de Toros.

Un poco mas que se prolongara, y... acababa al mismo tiempo que las Córtes.

¡Que lastima Señor, que lastima!

Y poquito que se ha hablado sobre los pinares de Valsain.

En tiempo de frio es lo mejor hablar de carbon, parece asi como que consuela.

Se va á publicar un periódico católico que se titulará *Roma*.

Nada tendria de extraño hicieran á sus redactores *Cardenales*.

Thiers dice á voz en grito que siempre estará por la república.

¡Ya lo creo! ¡Tendria que ver que él mismo se destronase!

D.

Seccion de anuncios.

HOMENAJE.

Despues de haber gastado en vano una importante fortuna para aliviarme de los terribles y crónicos dolores reumáticos, musculares, nerviosos, gotosos, etcétera, que, como es notorio en la córte, desde muchos años me tenia literalmente ciego, doblado y baldado, con el desconocido prodigioso bálsamo para uso exterior, preparado en Alemania por el célebre doctor D. Isaac Kroosw, y con la leche de ciertas almendras que cada cual puede preparar por sí mismo, cuyas recetas é instruccion tengo, en menos de tres meses me hallo perfectamente curado.

Madrid.—Calle de Jardines, 30, principal izquierda.—Abogado Luis Berthémy, profesor de ciencias é idiomas.

COMERCIO DE SEDAS

DE

VICENTE OTERO,

Plaza de la Constitucion núm. 36.

LA PERLA.

Con este título se ha inaugurado dicho establecimiento en la noche del Lunes 2 de actual, en el que, las personas que tengan á bien favorecerle con su confianza, encontrarán un abundante surtido de géneros y artículos análogos á dicho ramo, con la mayor equidad y superioridad en su clase.

Segovia: 1871.—Imp. de Alba.