

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 Administra-
dor D. Francisco Santiuste
Potenda, S.

Madrid: Principales Libre-
rias; y en provincias en los
establecimientos tipográficos

Se publica los Martes, Jueves y Sábados.

FERRO-CARRIL.

Hoy y ayer.

De tan vital interés es para Segovia la cuestion que se agita de la construccion del ferro-carril que nos debe devolver nuestro rango entre las plazas mercantiles y fabriles de la Peninsula, que no tememos cansar á nuestros lectores por nuestra insistencia en ocuparnos de todo cuanto se refiere á la solucion de tan difícil problema.

La sesion que celebró el Ilustre Ayuntamiento en la noche del 16, declarada nula por acuerdo de la Excm. Diputacion, sigue siendo como habia de esperarse objeto de todas las preocupaciones, y para dilucidar un poco ese confuso debate, vamos hacer el cuadro histórico de lo que se puede llamar la cuestion Fell.

En el año de 1869, los Sres. Mage y Villedeuil, obtuvieron del Poder Ejecutivo, la concesion de un ferro-carril por el sistema Fell, que partiendo de la linea férrea de Madrid á Valladolid en la proximidad de la estacion de Villalba, fuese por San Ildefonso (la Granja) á terminar en Segovia.

Así se encuentra zanjada la cuestion del sistema Fell por el Gobierno, el cual obrando en nombre de los intereses generales le ha dado su sancion, siendo imposible admitir que lo que el interés general requiere, el interés provincial ó el municipal lo vayan á rechazar. Nunca pues se hubiese debido llevar á tela de juicio la apreciacion del sistema Fell, puesto que tal discusion habia de quedar estéril, no pudiendo ni los concesionarios, ni la provincia ni el Municipio alterar las bases de existencia de una empresa, cuyo pliego de condiciones le ha impuesto el Gobierno y tiene carácter y fuerza de ley.

Sin embargo, se abrió hace dos años una especie de discusion académica sobre el particular, y tanto el Ayuntamiento como los mayores contribuyentes y la Diputacion provincial, dieron toda su aprobacion al sistema Fell, segun consta de varios acuerdos tomados por ambas Corporaciones y mas especialmente de la circular de la Diputacion de 8 de Octubre de 1869, en la cual se decia á los pueblos estas palabras textuales es conveniente á los intereses de la provincia la construccion del ferro-carril que la empresa se propone hacer por el sistema Fell desde Villalba á Segovia, auxiliándola la provincia de la manera que estime mas oportuno.

Se vé pues, lo inútil é impropio que era el abrir nueva discusion sobre esta cuestion, mayormente cuando la proposicion de D. Meliton Martin que se quiso oponer á la de la Gran Central Peninsular, propietaria hoy de la concesion, cuando, lo repetimos, la proposicion de D. Meliton Martin no es todavia mas que una abstraccion, en la cual todo es de suponer, hasta la adopcion por el Gobierno del sistema propuesto.

No solamente no correspondia á la reunion entablar discusion sobre la bondad del sistema Fell, pero ni siquiera podia discutir tampoco la cuestion de subvencion, pues consta que fué resuelta en sentido afirmativo por el Municipio en el año de 1869, segun consta de una nota oficial que tenemos á la vista y que relata los ofrecimientos hechos á la empresa concesionaria por varios Ayuntamientos de la provincia, cuyos representantes fueron convocados al efecto por la Excm. Diputacion para el 6 de Noviembre de 1869. Esa nota dice así:

PUEBLOS.	Pinos.	Inscripciones
Ciruelos de Coca.....	»	El todo.
Fuente de Santa Cruz....	»	El todo.
Marazoleja.....	300	»
Moraleja de Coca (parte de pinos de la Comunidad).	»	»
Nieva.....	500 traviesas	2000 escud.
Villeguillo.....	»	El todo.
Dehesa y Dehesa mayor..	»	El 80 p. 100
Fresneda de Cuellar.....	»	El 80 p. 100
Fuente el Olmo.....	»	800 escud.
Fuentesauco.....	»	200
Lastras de Cuellar (nominal).....	traviesas.	
Navalmanzano.....	»	
Ontalvilla.....	»	El 80 p. 100
Sacramenia.....	»	Mitad del todo.
Villaverde.....	»	El 80 p. 100
Abades.....	»	1100 escud
Aldea del Rey.....	500	»
Añe.....	200	1600
Anaya.....	»	2500
Basardilla.....	»	357
Bernuy de Porreros.....	»	1100
Cantimpalos.....	»	30000
Carbonero de Ahusia.....	8000	»
Carbonero el mayor.....	»	»
Escalona.....	»	50000
Espinar.....	»	50000
Espirdo y Tizneros.....	»	700
Huertos.....	»	8000
La Losa.....	»	500
Madrona, Perogordo y Torredondo.....	»	600
Martin Miguel.....	»	2600
Mozoncillo.....	»	2000
Ontanares.....	»	900
Ontoria.....	»	8000
Santiuste de Pedraza.....	»	500
Santo Domingo de Piron..	»	100
Sauquillo de Cabezas.....	300	12000
Sotosalvos.....	200	5540
Torreballeros.....	»	2300

Torreiglesirs.....	»	9850
Turégano.....	»	50000
Valseca ..	»	10000
Valverde.....	400	»
Zamarramala.....	»	2300

Zarzuela del Pinar (pinos condicionalmente.)

Partido de Riaza (nada si no se prolonga.)

Sepúlveda (condicional.)

Segovia (pinos por valor de 50000 escudos) 200000
escudos.

Es copia.=Firmado.=Vicente Ruiz.=Es copia.

De lo que acabamos de transcribir, y son hechos de todos conocidos, resulta claramente lo que á priori habíamos sentado, á saber: que la reunion celebrada el dia 16 era improcedente, á menos que fuese considerada como el tardío cumplimiento de una *excitación dirigida por la Diputación al Ayuntamiento de Segovia en el mes de Noviembre de 1869 para que ampliase sus ofrecimientos.*

Vamos á ver ahora si los hechos ocurridos desde 1869, podían justificar ese olvido de resoluciones que están vigentes, y cuyo cumplimiento es la sola cosa que corresponde, á menos que se pretenda negar la validéz de los acuerdos anteriores por tener dos años de fecha.

En 1869 los concesionarios habían cedido sus derechos á un Sr. Smith, de Gibraltar, el cual se hizo representar en esas negociaciones por un socio suyo, D. Carlos Ronmagnac, cuyos poderes, *insuficientes en forma*, fueron el solo obstáculo que la Diputación opuso entonces á la realización de la operación. Posteriormente el Sr. Smith entró, según se cree, en confabulación con ciertos émulos del ferro-carril proyectado, y trató de conseguir la anulación de la concesión que no había dejado de pertenecer á los primitivos concesionarios; después de varios trámites estos pudieron recuperar su concesión y conseguir del Gobierno en vista de informe del Consejo de Estado, paralizar los esfuerzos del Sr. Smith y de los que le habían ayudado á *enredar la cuestión*, como consta del Decreto inserto en la *Gaceta* del 28 de Agosto de 1870.

Dueños otra vez de su concesión los Sres. Mage y Villedeuil la aportaron á una Empresa legalmente constituida titulada *Cran Central Peninsular* autorizada para la cotización de sus títulos en todas las Bolsas de España, por Decreto del Regente del Reino de 31 de Agosto de 1870 y cuyo Presidente lo es el Excelentísimo Sr. D. Juan Bautista Topete.

Pues bien; al ver lo que pasó, los ofrecimientos que se hicieron al Sr. Smith, y la negativa que se intentó dar al Excmo. Sr. D. Juan Bautista Topete, cualquiera podría creer que empeñada Segovia en la idea de ser reacia á todo progreso en cualquier concepto que se presente, no ha querido si no dar un feo al ilustre Caudillo que en el Puente de la Zaragoza dió el grito de «Viva la Libertad.»

¿Es posible que á tal punto lleguen los partidos estremos! ¡y que aquí de intento se pretenda rechazar todo lo que se desprende del espíritu moderno, negándose á admitir todo progreso moral ó material! No; así no puede ser: si algunos mal intencionados hay, la mayoría anhela entrar con todos los españoles en lo que podremos llama el *Giro* de la civilización, y si ha habido desacuerdo entre el Ayuntamiento actual y el que en 1869 presidia D. Domingo Olalla; si ha habido desacuerdo entre la resolución adoptada en la reunion del 16 y la opinión pública; si ha habido desacuerdo entre la Diputación y el Ayuntamiento, todos esos desacuerdos no tienen razon de ser, y no son mas que lo que nuestros vecinos llaman *malentendu*, pues-

to que todos anhelamos un mismo objeto: la prosperidad y el engrandecimiento de nuestra querida Segovia.

Ferro-carril de Villalva à Segovia.

En la sesión que el muy Iltre. Ayuntamiento celebró el dia 16 del actual, para contestar á la pregunta hecha por la Excmo. Diputación, si estaba el Ayuntamiento dispuesto á contribuir con alguna cantidad para subvencionar un ferro-carril de Villalva à Segovia, se puso á discusión cual de las dos proposiciones para llenar aquel objeto era mas aceptable, si la de D. Meliton Martin ó la de la Gran Central Peninsular, de la cual es presidente el excelentísimo Sr. D. Juan Bautista Topete. En el curso del debate, algunos de los concurrentes manifestaron una opinión contraria á la adopción del sistema Fell, que es el impuesto á la empresa del Gran Central por el pliego de condiciones al cual su concesión está sujeta. Para desvanecer las dudas que se presentaron sobre la bondad del sistema Fell, y con el objeto de que no se crea que la parcialidad lleva á la empresa del ferro-carril de Villalva à Segovia á suponerle ventajas que no tiene, transcribimos á continuación algunos párrafos del discurso que pronunció en la sesión del 20 de Julio de 1869, una persona que por su ilustración y elevadas dotes nada comun es, tiene una merecida reputación, así en España como en el Extranjero, por ser uno de los primeros concedores en tan difícil materia, el Sr. Montesino (1) Director que fué del ferro-carril de Tudela à Bilbao, cuya empresa llevó á cabo sus portentosas obras «sin próroga ni anticipo» de ninguna clase y hoy Director de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid à Alicante, Cartajena, Ciudad Real, Córdoba y Zaragoza, teniendo á su cargo la explotación de una red concluida y en producto de «mil cuatrocientos veinte y ocho kilómetros.»

Tratándose, pues en el Congreso de los ferro-carriles Gallegos y Asturianos cuya empresa no «tiene base» para cumplir sus compromisos, el Sr. Montesino se expresaba en estos términos, citando los sistemas Fell y Agudio:

Sigue el discurso.

El sistema Fell en el Congreso.

En el primero, que lleva un rail central, las ruedas horizontales de la máquina aumentan considerablemente la adherencia, y por tanto se puede conseguir trasportar un tren en el cual el peso muerto esté en menor proporción con el peso vivo, que no por el sistema actual que exige locomotoras de mayor peso para producir el mismo efecto.

Por consiguiente, repito que con este sistema se tiene ahorro en todos los casos. Y esto no solo lo digo yo: el Gobierno envió á Italia una comisión de ingenieros, (2) y esta comisión que examinó con detención la explotación del ferro-carril del Montecenis, que atraviesa los Alpes, al comparar un trazado con otro dice lo siguiente:

«Segun antes hemos manifestado, la construcción de la línea (por el sistema Fell) sería no solo más económica, sino tambien más fácil y más breve, á causa del acortamiento del trazado, cuya circunstancia daría tambien lugar á economías muy importantes en los gastos de explotación, entre las que principalmente pueden citarse las siguientes:

(1) Sobrino del Ilustre patricio Sr. Duque de la Victoria, el Sr. Montesino fué diputado constituyente de 1854 y 1869; director de Obras Públicas cuando el bienio, le cupo la gloria de ser el «verdadero iniciador» en España, de los ferro-carriles de los cuales no se conocía entonces mas ejemplar que el fácil, inútil y raquítico ramal de Madrid à Aranjuez.

(2) El orador hace alusión á los distinguidos Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, Señores Barron y Aramburu.

»1.^a Reduccion de los gastos de movimiento por la del personal de trenes y estaciones.

»2.^a Reduccion de los gastos de vigilancia y de los de conservacion.

»3.^a Economía en los gastos de conservacion y reparacion del materia móvil.

»4.^a Economía en el combustible á causa de la menor carga total de los trenes.

»En efecto, para remolcar un tren de 100 toneladas sobre rampas de 0'033 por el sistema ordinario, sobre todo en túneles, donde la adherencia se reduce á su límite inferior, seria necesario recurrir á máquinas con todas sus ruedas adherentes y que pesaran por lo ménos 60 toneladas, y eso sin contar con los acopios de agua y carbon, porque la reduccion considerable del peso en marcha haria inadmisibile para largos trayectos el empleo de la máquina tender. Habria, pues, trenes brutos de 180 á 190 toneladas en total, en lugar de trenes de 128 toneladas que resultarian empleando el carril central, ó sea una reduccion de un tercio próximamente en la carga total.»

Vean los señores que me escuchan la opinion de esta comision de ingenieros respecto del sistema en los primeros momentos de su explotacion. Podrá decirse por algunos que la velocidad en el trayecto seria menor; efectivamente, señores, en ese trayecto la velocidad seria de unos 45 kilómetros por hora, mientras que por el otro seria de 20 ó 25; pero yo quiero suponer que sean 30 kilómetros; como que la distancia ha disminuido á menos de la mitad en el primero, el resultado es que volvíamos á hacer el trayecto en el mismo tiempo próximamente de dos horas; por consiguiente, no hay desventaja ninguna bajo este punto de vista en el caso que nos ocupa. Se dirá quizá; ¿pero y la seguridad? En cuanto á la seguridad, el sistema Fell es el más seguro de los conocidos hoy, pues que todos los coches van adheridos á un rail central por medio de ruedas horizontales que hacen casi imposible el descarrilamiento, y los potentes frenos que al mismo rail se aplican permiten moderar la velocidad ó pararse al bajar cualquiera pendiente y en cualquier momento; y así vemos la siguiente opinion manifestada por los mismos ingenieros de que antes me he ocupado. «No existe ningun otro sistema que presente la misma seguridad, y esta condicion es una de sus principales ventajas. No ha habido que lamentar el menor accidente hasta la fecha, no solo durante el tiempo de explotacion regular que lleva la linea, sino tambien durante los repetidos y prolongados ensayos que sobre ella se han hecho.» Y concluyen estos señores su informe diciendo lo siguiente, que bien merece la pena de escucharse: «En cumplimiento de la mision con que hemos sido honrados, acabamos de exponer fielmente las circunstancias de las experiencias del sistema Fell, establecido sobre la carretera que pasa por el Monte-Cenis. Los datos que presentamos, recogidos por nosotros mismos en la localidad, atestiguan el hecho práctico de este ensayo, que por lo que llevamos manifestado resuelve satisfactoriamente el problema de la locomocion en trazados de fuertes pendientes y curvas de corto radio, de una manera tal, que hace pocos años se hubiese creido un sueño, un delirio de la imaginacion, realizar semejante invento.»

Pues bien, señores, cuando estos resultados se obtienen; cuando están ahora mismo estudiándose ferro-carriles por ese sistema, atravesando otras cordilleras, como, por ejemplo, de Civita Morea á Mocerata, de Ponto-Serive á Faenza y de Piquerol á Torre-Felice, ¿hemos nosotros de seguir empleando nuestros escasos caudales en hacer ferro-carriles que luego de hechos, por el escaso tráfico que tenemos, no podrán dar siquiera productos para cubrir los intereses del capital? ¿No seria mejor ahorrar todo lo posible y que esos capitales se dedicasen á canales, y obras reproductivas que den productos para ser trasportados por ferro-carril? Yo creo que sí.

Y de aquí mi insistencia en que este asunto pasase al Gobierno, que el Gobierno lo estudiase y trajese aquí el plan general que está mandado hacer por la ley de 1864.

Y no se diga, señores, que este no se puede hacer en nuestra patria. Aquí se ha hablado de una propuesta hecha al Gobierno relativamente á las dos líneas que nos ocupan. Yo tengo á la vista lo que se dice en esa propuesta, porque me han suministrado copia, y resulta que la hacen la misma Compañia y el mismo ingeniero que han ejecutado las líneas que pasan los Alpes por el Monte-Cénis y que ha servido y servirá de modelo á las demás. No quiero molestar á la Cámara con leerle todo lo que dice la propuesta, tanto más, cuanto que yo reconozco que se ha dirigido al Gobierno demasiado tarde, y naturalmente el Gobierno no ha podido tomar providencia ninguna respecto de ella, con tanto mas motivo, cuanto que todavia la concesion no habia caducado; pero creo que el asunto merecia la pena de que se hubiera tenido en cuenta y que él hubiera ido al Gobierno para que, teniendo este dato á la vista, hubiéramos llegado á hacer una obra más barata en menos tiempo y suficiente para llenar el objeto que deseamos, que es dar satisfaccion á los intereses de esas provincias.

En vista de esto, creo, señores, que en el artículo 8.^o que estamos discutiendo debe dejarse bastante latitud al Gobierno para que pueda adoptar ese ú otro sistema, porque á eso hemos de venir: así es como se han de vencer nuestras grandes cordilleras, porque por mas que hagamos, señores, las líneas, sobre todo la de Galicia que no tiene tan extraordinaria subvencion como la de Asturias, no podrá realizarse probablemente de otro modo, y para ello no hay mas que ver el trazado y ver los numerosos y elevados viaductos, los muchos y largos túneles y las obras gigantescas de toda clase que hay que hacer y en las cuales seria una lástima emplear el dinero pudiendo hacerlo por otro sistema más económico y tan eficaz.

Y tanto mas, que la prudencia aconseja aprovechar los adelantos de la ciencia y de la mecánica, que si hoy permite explotar las líneas de ferro-carriles ordinarios con pendientes de un 3 por 100; con el sistema Fell ó el de Agulio permite desde luego adoptar ya pendientes de 8 ó de 10 por 100; y no sabemos si mañana no se llegarán á vencer mayores dificultades por otros medios, y entonces sentiremos en el alma haber empleado malamente nuestro dinero, pues será un capital que habremos tirado á la calle.»

Sírvase esto de contestacion á los que obcecados por una aspiracion sobre ferro-carril imposible de realizar, no ven en el sistema Fell, más que peligros absurdos, tanto para los intereses de la Ciudad de Segovia, cuanto para la seguridad de la vida de los viajeros.

Crónica de la provincia.

Vemos con satisfaccion que el ramo de vigilancia se esfuerza por cumplir con su mision en esta ciudad.

A su oportuna intervencion se debe que los incidentes entre particulares que sin ella podrian ser de consecuencia, se corten sin estrépito.

En el barrio del Mercado se suscitó una riña entre mujeres, que puso en movimiento á hombres y muchachos, prontos á llegar á las manos. Los Agentes que acudieron tomaron medidas prudentes, que apaciguándoles, dejaron el negocio entregado á los Tribunales.

Tambien han detenido cuatro individuos sospechosos de robo.

En las Cuatro Calles cortaron la quimera suscitada entre dos hombres, cuya procacidad escandalizaba.

El Domingo pudo ocurrir un lamentable siniestro sin la intervencion del Inspector Jefe del ramo. Obstruido el paso del Azoguejo por los cientos de personas que allí se fijaron para ver trabajar titiriteros ambulantes por las calles, era muy de recelar que al desembocar en aquel punto el carruaje-diligencia de Madrid con la velocidad de costumbre hubiera atropellado á aquella muchedumbre embebecida en el espectáculo. El referido Inspector impidió este inminente mal, ordenando que saliesen agentes á prevenir al mayoral su entrada á paso reposado; prevencion que, segun se nos ha asegurado, viene haciéndose constantemente á todos los encargados de carruajes.

Sabemos que la Junta de Instrucción primaria de Sevilla y Huelva ha dado permiso á Doña Paula Garcia Cañete, Profesora Superiora de este ramo en Almonte para que visite é inspeccione todos los establecimientos ó Colegios de Instrucción primaria de su sexo establecidos en Madrid, para que á sus vastos conocimientos en el ramo, rocoja todos aquellos que conduzcan á mejorar su establecimiento: con esse motivo tenemos el gusto de hacer este pequeño obsequio á á dicha Sra. Profesora como compatriota nuestra, y en obsequio de su apreciable padre, Secretario de la Junta de Escuelas; Profesor que fué en esta ciudad, D. Salustiano Gaecia Flores.

Noticias generales.

La division que hoy aflige al partido liberal no surge de mera cuestion de personas, entra por mucho en ella el punto de los principios politicos.

La conciliacion que realmente se ha intentado con la mas loable intencion, quedó por esto sin resultado. Nunca habria podido tenerle con la base de eliminacion de algunos hombres de suma importancia politica dichos antes cimbrios; denominacion hoy de todo punto ridicula.

Ya no hay sino demócratas y conservadores, radicales aquellos, doctrinarios estos. Los manifiestos respectivos dichos Ruiz Zorrilla y Sagasta así lo comprueban.

Mientras subsista esta divergencia la conciliacion no es dable, y es tristísimo que cuando el radicalismo democrático comenzaba tan brillantemente á restaurar la Nacion llevándola en brevísimo tiempo á un grado extremo de orden moral politico y económico; que cuando España así de repente formaba entre los pueblos de crédito sumo en todos conceptos, se la haya detenido en este su curso de un modo tan raquítico como inaceptable; que resulta absolutamente infecundo hasta el dia.

En el teatro Rossini de los Campos Eliseos, se celebró el domingo ultimo, una reunion Internacionalista.

Tres artesanos y una oficiala de sastrería, fueron los oradores en esposicion de las tendencias de la Internacional y en protesta de sin razon é injusticia en la guerra que se la dirige. Con insistencia el Presidente de la reunion llamó al palenque en juicio de residencia de su produccion parlamentaria contra la internacional á los Sres. Jove y Hevia y Candau, que como era de presumir no acudieron al reto á pesar de haber sido con anticipacion invitados personalmente.

El argumento mas irresistible contra los que recelosos de las consecuencias de estas reuniones piden que anti-constitucionalmente se prohiban, está en el éxito de estos actos; que por si solos bastan á dejar sin efecto la aspiracion que los motiva; mientras que su persecucion autoritativa habria de darles la importancia inherente á lo que se vela en las sombras del misterio, y sufre la activa persecucion oficial.

CABOS SUELTOS.

¿Y creéis que llegará el niño del Sultan de Marruecos con los caballos del Papa, á castigar á las «kabilas» de Melilla?

Así lo dicen desde que se empezó la broma; pero..... ya verán VV. como no viene y..... nos «camela».

Está terminado el arreglo de Gobernadores y ahora va á empezarse el de Secretarios.

Es decir, hemos pasado unos cuantos dias en no hacer nada, pero no afligirse que vamos á continuar lo mismo.

Al sufrido clero se le ha aparecido el «Mesias» bajo la forma de un Sr. «Pasalodos», que va lanza en ristre á defenderle de un descuento que segun «El Pensamiento Español» corresponde á un sueldo que no perciben los eclesiásticos.

REFLEXIONEMOS.

Si no perciben el sueldo, ¿de qué sienten el descuento? ¿Y si reciben el sueldo? ¿Por qué no han de sufrir el descuento como cada quisque? Pero en fin esto el Sr. Pasalodos lo esclarecerá y si así lo hace, en vez de «Pasalodos» deberá llamarse «Pasacharcos sagrados».

Adios Cleto. ¿dónde te diriges?

Al Congreso.

¿Vas á oír á Jove y Hevia?

Si, y á Candau tambien.

Pues mira llévate para allá unas libras de «paciencias».

Se anuncia la trillenesima reunion de «Ferrocarriil».

Grandes debates para el caso espero,

Y si por fin quedásemos en algo.....

Pero, ya, ya, da gusto ¡que «salero»!

Hay orador que no le alcanza un «Galgo».

Aseguran que Carlos siete estará en Madrid á principios del próximo Enero.

No lo extraño; para esa época hay estreno en los «Bufos».

El Alcalde de Marchena ha felicitado al Sr. Ministro de la Gobernacion por sus recientes discursos.

Esa felicitacion huele que trasciende á diploma (de Isabel la Católica) y sino.... allá lo veredes.

El Consejo de Guerra en París, ha desechado e recurso de apelacion presentado por el periodista Manteau, condenado á muerte.

¡Oh! ¡qué hombre tan «grande» es «Mr Thiers»!

Mañana se sacrificarán en las inmediaciones de esta ciudad millares de lindas avechitas, atraidas por el reclamo artero y en honor á San Frutos.

Tambien habrá no pocas «hecatombes» de pellejos de «mosto» y por último por la noche grande entrada de soberbias «turcas» que es probable nos proporcionen crónica para el Jueves.

D.

Segovia: 1871. — Imp. de Alba.