

EL REGISTRO OFICIAL

DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD

AÑO XXVI.—NUM. 49.

Trujillo, Sábado 7 de Diciembre de 1878.

SEMIESTRE SEGUNDO.

SUMARIO.

MINISTERIO DE GOBIERNO, POLICIA I OBRAS PUBLICAS.

DIRECCION DE GOBIERNO.
Nota sobre rentas del Concejo de Mollepatá.

SOCIEDAD DE BELLAS ARTES.

Oficio transfiriendo la Exposicion industrial próxima para el 2 de Mayo de 1879.

DEPARTAMENTAL.

Rezeña de los oficios fúnebres que se hicieron el 5 en esta ciudad por S. E. el Sr. Pardo.

Oracion pronunciada en dicha funcion religiosa.

Nota de la Sub-Prefectura de Huamachuco dando cuenta de las honras celebradas en aquella ciudad.

INSERCCIONES.

Continuacion del reglamento especial de los ferro-carriles de esta ciudad.

Ministerio de Gobierno, Policia i Obras Púlicas.

DIRECCION DE GOBIERNO.

Ministerio de Gobierno.—Direccion de Gobierno.—Lima Noviembre 14 de 1878.

Señor Prefecto del Departamento de la Libertad.

Con fecha 12 del actual se ha expedido la suprema resolucion que sigue:

“Vistas las actas relativas a la visita practicada en el Concejo del distrito de Mollepatá en la provincia de Huamachuco; i resultando de su contenido que en los remates de los ramos municipales no se han observado las formalidades de lei i que ademas dicho Concejo no cuenta con las entradas indispensables para atender a sus necesidades, se resuelve: que se saquen nuevamente a remate los diferentes ramos, con sujecion a las disposiciones legales, i que el Concejo Provinciales de Huamachuco exite el celo del de Mollepatá para que se arbitre los recursos necesarios para llenar sus diferentes fines. Comuníquese i regístrese.”

Lo que trascrito a US. de órden del Sr. Ministro para los fines consiguientes, dejando así contestado su oficio número 239 de 6 del citado mes.

Dios guarde a US.

Carlos Lisson.

BELLAS ARTES.

SOCIEDAD DE BELLAS ARTES.

Circular a los Prefectos.

Lima Noviembre 26 de 1878.

S. P.

Apesar de los extraordinarios esfuerzos que han hecho los encar-

gados del apresto del Palacio de la Exposicion para ponerlo expedito para la que debia inaugurarse el 9 de Diciembre próximo, i de que en su mayor parte se hallan mui avanzados los trabajos que requeria, faltan todavia algunos que se han atrazado, ya sea por falta de fondos ya por otras circunstancias insuperables.

Por otra parte, la Sociedad de Bellas Artes ha recibido algunas comunicaciones de los Prefectos, especialmente de las ribereñas del Amazonas, en que manifiestan la necesidad de que se ensauche el tiempo señalado para remitir los importantes productos de sus respectivos Departamentos.

Ultimamente, la perturbacion general que en el curso de las ocupaciones industriales i artísticas, que se relacionan con la proyectada exposicion ha causado el deplorable atentado del 16 del actual, es otra razon poderosa que ha tenido en cuenta la Junta Administrativa para proceder, con arreglo a sus atribuciones i a un precedente acuerdo de la Junta General, postergando el dia designado para la Exposicion referida; i en su consecuencia ha resuelto que tenga lugar el dia 2 de Mayo del próximo año de 1879.

Podria la Sociedad llevarla a cabo mucho antes de esta fecha; pero teniendo en cuenta que en la estacion del Verano se encuentran casi siempre intransitables todos los caminos, por razon de ser la época de las aguas, i por otra parte, deseando que concorra a dicha Exposicion el mayor número posible de exponentes, es que ha resuelto fijar la época ya mencionada, esto es, el 2 de Mayo del año próximo.

Entre tanto la Sociedad recibirá, conservará i custodiará por medio del Administrador i empleados del Palacio, los objetos que, en virtud de la convocatoria hecha en Setiembre último, sereciban; i oportunamente me será grato dar a US. las instrucciones que sean necesarias.

Ruego a US. se sirva impartir las órdenes indispensables a las autoridades de su dependencia, i haga conocer lo espuesto a los HH. Concejos del Departamento de su cargo, a fin de que sepan este aplazamiento, i le den la debida publicidad para intelijencia de los exponentes.

Dios guarde a US.

M. Ortiz de Zevallos.

DEPARTAMENTAL.

Las honras del Sr. Pardo.

Los oficios fúnebres celebrados antes de ayer en la Iglesia Catedral, para honrar la memoria del Excmo. Sr. D. Manuel Pardo, han sido la funcion mas solemne de este género que se ha realizado en Trujillo.

Al ocuparnos de esa espresiva manifestacion del duelo general de nuestra sociedad por la victima del crimen del 16 de Noviembre—no nos proponemos dar a saber aqui mismo lo que todos han presenciado, ni queremos describir un pesap que todos los corazones abrigan en su mayor amplitud: nuestro animo es que todos los órganos de la opinion pública den un elocuente testimonio del duelo de Trujillo por el eminente ciudadano, en quien habia cifrado la Patria tantas esperanzas, i protestar una vez mas contra el inicuo atentado que cortó tan preciosa existencia.

El 5 ante un numeroso concurso, que ocupaba no solo el centro si no tambien las naves laterales de la Catedral; tuvieron lugar las honras dedicadas al Sr. Pardo—habiendo convocado oficialmente la Prefectura a todas las corporaciones i empleados, ademas de la invitacion especial que se dirigió a los particulares en nombre de los Señores Prefecto, Presidente de la Corte, Presidente del Concejo Departamental, Diputado por la Provincia i Coronel del Regimiento Husares, acantonado en la plaza.

La parte central del templo se hallaba toda vestida de luto i en los pilares se veian coronas de cipres con las iniciales del ilustre finado en letras doradas.

En el altar mayor se habian puesto diversos cuadros representando las virtudes, el tiempo, i al centro de todos se hacia notar una alegoria de la muerte i a sus pies la constitucion i varios signos de autoridad; aludiendo así al rudo ataque inferido a las garantías constitucionales en la elevada persona del Presidente del Senado.

En el centro de la Iglesia se alzaba un catafalco cubierto de coronas, i allí, sobre un cojin se habia colocado, tambien entre coronas, el retrato del ilustre difunto—con esta inscripcion al pie:

EXCMO. SR. D. MANUEL PARDO, Presidente de la Honorable Cámara de Senadores. 1878.

Al costado se veian pabellones de distintas armas adornados de coronas, i grandes cuadros, con composiciones poeticas alusivas al

objeto de la lúgubre ceremonia.

Mas de 600 luces ardian en el centro de la iglesia i se hallaban distribuidas 20 piras ardientes.

Al tiempo de la elevacion tocó una hermosa marcha fúnebre la banda dirigida por el maestro Cruz, quien solicitó se le permitiera tomar parte de ese modo en la funcion preparada por la jeneralidad del vecindario.

Concluida la misa, que ofició el Sr. Dean Dr. Bermejo, pronunció el Sr. Canónigo Magistral Dr. Cárdenas, la oracion fúnebre que insertamos en seguida: despues de lo que se hicieron por el Ilustrísimo Sr. Obispo i su Cabildo, las últimas preces para concluir los oficios.

La espontaneidad con que se han prestado todas las personas llamadas a intervenir de alguna manera en este acto de patriotismo i de piedad, así como tambien las manifestaciones de sentimiento acreditadas en las visitas que en la tarde del 5 hicieron el Reverendo Sr. Obispo—con su Cabildo i muchas personas de distincion al Sr. Prefecto; como iniciador de la idea—todo prueba la general adhesion de Trujillo al ilustre hijo que acaba de perder la patria.

Han concluido las ceremonias publicas del duelo de Trujillo—pero el duelo existirá mientras dure el recuerdo del talento i las virtudes cívicas del ciudadano a cuya memoria dedicamos estas lineas.

Discurso pronunciado por el Sr. Canónigo Magistral Dr. D. José Antonio Cárdenas en los Oficios fúnebres, que se celebraron en esta Santa Iglesia Catedral el 5 del corriente, por el alma del que fué Excmo. Sr. D. Manuel Pardo, Presidente de la H. Cámara de Senadores.

Oddibilis coram Deo est, et hominibus superbia. In ipsa enim initium sumpsit omnis perditio.

Detestable es ante Dios i los hombres el egoismo; porque en él tienen su origen todas las ruinas.

Eclesiastico cap. X, v. 7.
Tobias cap. IV, v. 14. °

Ilustrísimo Señor:

Señor Coronel Prefecto,—Señores.

El negro crespon que enluta la bandera nacional, el duelo del Jefe del Estado, de los altos funcionarios políticos i de la Republica toda;—el estrépito de las armas, la conmocion dolorosa que se agita en todos los círculos sociales—i el aparato fúnebre de que se han cubierto la mayor parte de nuestras Iglesias, son signos sobremañera alarmantes i que revelan algun acontecimiento funesto;—son tristes presagios de algun hecho que ha herido profundamente el corazón de la sociedad.

Este hecho, Señores, entraña tan nefanda alevosia, que no ha podido

INSERCIÓNES.

REGLAMENTO ESPECIAL
PARA LOS FERRO-CARRILES
DE TRUJILLO.

(Continuación del número anterior.)

Art. 219. Disminuirán así mismo la velocidad siempre que pasen por una estación sin parar en ella, así como cuando pasen por los puntos en donde haya cambio de vía.

Art. 220. Al ir á tomar los trenes, al dejarlos, ó al ejecutar otras maniobras dentro de las estaciones, jamás deberán caminar con velocidad las locomotoras.

Art. 221. Los movimientos de trenes i de máquinas solas dentro de las estaciones, entrada i salida de los depósitos i de los talleres, deben ejecutarse siempre con la mayor precaución, pero ninguna faena puede hacerse en el interior de las estaciones, sin la autorización de los jefes de ellas ó de los que hagan sus veces.

Art. 222. Antes de salir del depósito, deben los maquinistas reconocer, con la mayor escrupulosidad, si todas las piezas de las máquinas de su cargo están en buen estado, i si la provision de agua ó de combustible está completa, así como de que el freno trabaja bien.

Art. 223. En ningún caso i bajo la mas estricta responsabilidad, podrá salir un maquinista del depósito á la línea, sin llevar el certificado del jefe de talleres ó de quien le represente, que acredite que la máquina i coches que lleva, están en perfecto estado.

Art. 224. Los maquinistas deben obediencia á los conductores de sus trenes, en todo lo que tiene relacion con la seguridad, i sin su orden, no podrán ejecutar movimiento alguno, sea en las marchas ó en las paradas.

Art. 225. En caso de accidente, si se le manda, desengancharán sus máquinas, i procederán segun las órdenes de los conductores.

Art. 226. Tanto en este como en los demás casos que se presenten, obedecerán con prontitud todas las órdenes i señales que se les hagan por los jefes de las estaciones ó por los conductores de los trenes, en cuanto se lo permitan la seguridad i la buena marcha de sus máquinas.

Art. 227. Los maquinistas deben observar constantemente todas las piezas de sus máquinas durante el trabajo, i con particularidad, el nivel del agua de la caldera, la presión del vapor, el fogueo de la bomba alimenticia.

Art. 228. No harán alto bruscamente por medio de la marcha inversa, á menos de que ocurra algun caso de accidente grave.

Art. 229. Si durante la marcha ocurriese algun accidente al maquinista, que le impida hacer

su servicio, el fogonero cerrará el regulador, ó sea llave del vapor, i apretará los frenos, i una vez detenido el tren tomará las órdenes del conductor.

Art. 230. Cuando los maquinistas se vean obligados á parar en la vía, deberán informar al conductor del motivo de la parada, indicandole si fuese necesario, que se pida auxilio á la estación inmediata.

Art. 231. Al aproximarse los trenes á las estaciones en donde hayan de hacer alto, los maquinistas moderarán su velocidad desde la distancia que juzguen necesaria para no sobrepasarse de las plataformas destinadas al desembarque de los pasajeros, como tambien para no hacer la parada mas violenta, lo cual perjudica i gasta el material rodante.

Art. 232. Todo maquinista cuidará de disminuir la velocidad de su máquina, tanto en los grandes cortes que forman curvas, como en los demás accidentes de la línea que no permiten descubrir una larga extension de camino.

Art. 233. Al descender por un trecho de la vía que se halle en declive, está prohibido á los maquinistas el acelerar la marcha, para tratar de recuperar el tiempo perdido. Deben sujetarse siempre á la velocidad que corresponde en tales sitios, segun el tiempo marcado en la marcha de los trenes.

Art. 234. Durante toda la bajada, estará el maquinista preparado para invertir la marcha de su máquina; el fogonero tendrá el manubrio del freno, para que esté en contacto con las ruedas, á fin de que, en caso de necesidad, pueda emplear todos los medios disponibles para parar el tren. Nada debe distraer su atencion mientras esté así ocupado.

Art. 235. El silbato sonado por el conductor, indica que el servicio ha concluido, i que el tren puede marchar; si el maquinista no se pone en marcha á esta señal, será responsable del atraso que ocasione, desde que oye la señal hasta que la obedezca.

Art. 236. Ninguna locomotora se moverá de una estación ó pasará de un apartadero, sin autorización expresa del jefe de la estación.

Art. 237. Los maquinistas ayudarán siempre que fuese necesario con sus máquinas, á disponer los trenes en las estaciones; si así lo exigiese el mejor servicio de la empresa.

Art. 238. A la llegada á una estación, término de un viaje, no podrá retirarse el maquinista con su locomotora, sin permiso del jefe de la estación.

Art. 239. El maquinista i el fogonero de una locomotora, puesta en movimiento, no pueden abandonarla en ninguna circunstancia, ni aún en el caso de pe-

ligo.

Art. 240. Cuando una máquina en servicio, se halle estacionada ó parada en alguna estación, el regulador debe estar cerrado; la palanca del cambio de marcha puesta en el punto céntrico, i el freno apretado. Estas mismas precauciones deberán observarse cuando esté la máquina á la cabeza de un tren parado. El maquinista es responsable de todas las maniobras de su máquina, i no ejecutará ninguna, sin tener cerca de sí un individuo para apretar el freno.

Art. 241. Ningun fogonero podrá suplir á los maquinistas para la conduccion i manejo de una locomotora, mientras no se halle debidamente autorizado por el jefe de talleres, ó que la necesidad lo exija.

Art. 242. Al fin de cada viaje, el maquinista tiene obligacion de entregar su máquina al Jefe de talleres, i darle parte del estado de la máquina i de su tender, así como tambien del estado de la vía i de cualquiera circunstancia que sea útil poner en conocimiento de los otros maquinistas. De ningun modo podrá retirarse de la Estacion sin cumplir con esta obligacion.

Art. 243. Tambien es de su deber, el pasar diariamente al Jefe de talleres el cuadro que manifieste el consumo i trabajo de su máquina durante el día.

Art. 244. Los maquinistas i fogoneros deben tener un conocimiento completo, relativo á las señales de día i de noche, debiendo sujetarse estrictamente á las que les concierne, sea para las señales que se les hagan, ó sea para las que ellos han de hacer. En toda circunstancia, la señal roja, i aun todo objeto agitado violentamente delante de una máquina en movimiento, por alguna persona desde la vía, manda hacer alto.

Art. 245. Es prohibido á los maquinistas bajo pretexto alguno, para obtener mayor presión, el tocar los puntos de parada de las palancas de las válvulas, ni sobrecargar estas por medio alguno, sin orden expresa del Jefe de talleres.

Art. 246. Una máquina encendida no puede quedar abandonada en ningun caso. La infraccion de esta regla se castigará con la inmediata despedida del servicio. Cuando una locomotora esté de parada en una Estacion ó en la vía, no pueden ausentarse á la vez el maquinista i el fogonero; á menos que haya un maquinista encargado especialmente del cuidado de las máquinas en servicio. En todo caso, deben estar de vuelta, media hora antes de la indicada para la marcha, i mencionar ademas el lugar donde se les puede hallar en caso necesario.

Art. 247. Nadie, fuera del maquinista i el fogonero, podrá viajar en una locomotora, á menos

de que haya orden expresa para ello del Administrador.

Art. 248. El maquinista que se prepare á salir del depósito, debe proveerse ántes de la salida de la suficiente cantidad de combustible, agua, aceite, grasa i arena, i de que hayan en el tender las herramientas i útiles siguientes:

- 1 Juego completo de llaves para tornillos.
- 3 Cinceles.
- 1 Martillo de mano.
- 1 Mazo.
- 1 Pié de cabra.
- 2 Gatos.
- 1 Cadena larga.
- 3 Lámparas de señal para de noche.

- Aceiteras grandes i pequeñas.
- Cañamo, filástica ó hilo.
- Tacos para los tubos.
- 1 Balde de incendio.
- 1 Juego completo de herramientas de fogonero.

Art. 249. Todo maquinista debe llevar para su gobierno, un reloj de bolsillo, bien arreglado i marcando la hora señalada por el de la Estacion principal. Tambien un ejemplar del Reglamento General i del de señales.

Art. 250. En un tren que lleve ganado, el maquinista deberá tener especial cuidado de no dar sacudidas fuertes con la máquina, porque estas dañan considerablemente al ganado.

Art. 251. Muy particular cuidado deben los maquinistas á las tablas que se coloquen en diversos puntos de la vía, con los avisos de precaucion, así como tambien á las señales verdes.

Art. 252. No deben jamás hacer uso de las locomotoras para empujar los trenes, sino siempre para remolcarlos; á menos que sea para maniobras de cambio i en cortas distancias, ó por orden expresa de los Jefes respectivos. Tambien en aquellos casos en que por falta de suficiente fuerza para remolcar el tren, se destine otra para darle auxilio.

Art. 253. Todo maquinista despues de terminado el trabajo del día, debe colocar su locomotora en el lugar que le estuviere designado, haciendo que el fogonero saque el fuego del fogueo i limpie el cenicero; cerrará el regulador, pondrá la palanca del cambio de marcha en el punto céntrico, hará apretar el freno del tender i verá que la caldera quede llena de agua.

CAPITULO VI.

Conservacion i vigilancia de la vía.

Art. 254. Cada seis meses se tomará la nivelacion de los puentes, para examinar el estado en que se encuentran, en presencia del ingeniero inspector de la vía.

Art. 255. En cada lugar en que la vía atraviese los caminos reales ó en la entrada de los puentes i viaductos habrá un guardian permanentemente provisto de las banderas i faroles ne-

menos que arrancar un grito de indignación de todos los pechos nobles i honrados: es un crimen tan horrendo, que—manchando las páginas de nuestra historia—ha cubierto de confusión i vergüenza á los verdaderos hijos de la Patria.—Este crimen está ya en la conciencia de todos, pues bien sabeis que la mano alevosa de un asesino, traidora i villanamente arrojó un proyectil de muerte sobre el mas alto Magistrado de la H. Cámara de Senadores, ocasionándole la muerte á los pocos instantes.—¿Quién, Señores, á la consideración de este lamentable suceso, no se estremeciere de horror i espanto, al ver sumergidas en el abismo del crimen una preciosa existencia i las mas sagradas garantías?—Quién no vé en esto la violación de todos los derechos i una insultante amenaza de la fuerza bruta contra los principios del orden i del bienestar individual i social?

Si nos detenemos á examinar los caracteres de que se halla revestido tan bárbaro atentado, pronunciaremos desde luego el mas severo i irritante fallo de condenación contra la ferocidad de su autor. El distinguido puesto que ocupaba el Excmo. Sr. D. Manuel Pardo, como Presidente del Senado,—el prestigio de respeto i veneración que inspiraba su persona por los elevados cargos que había desempeñado en la Nación, ya como Ministro de Estado, ya como Jefe del Poder Ejecutivo, ya como Director de Beneficencia, ya en fin en otros varios empleos,—ser su asesino el destinado á custodiar especialmente su vida i hacer respetar su autoridad,—realizar su crimen en el lugar en que debía morir por defenderle,—empapar el Santuario de la Ley con la sangre de uno de sus mas ilustres miembros,—i usar de la traición i villanía para consumar su torpe é infame propósito,—son todas estas circunstancias que claman á gritos la acción de la justicia para castigar la monstruosidad de tan inaudito crimen.

¿Me será heito, Señores, en la Cátedra del Espíritu Santo demandar los rigores de la justicia contra el delincuente que ya debe inspirar la conmiseración del desgraciado? Me será permitido hacer resonar la voz amenazante del castigo en este lugar, donde debe predicarse la paz, el perdón i la caridad? La conmiseración racional debe tener sus límites, i estos los traza la ley,—i la misericordia guarda perfecta armonía con las penas que aplica la justicia. De otro modo, el crimen quedaría impune i sin la sanción necesaria é indispensable para su espianción respectiva.

Hoi que, con motivo de este pavoroso suceso, nos hemos congregado en este Santo Templo para dirigir una plegaria al Todo Poderoso por el alma del que fué Don Manuel Pardo, es justo condenar el crimen perpetrado en su persona, investigando la causa moral de su perpetración; causa que no puede ser otra que ambiciones bastardas i desmesuradas, que han sido siempre i siguen siendo la fuente de los trastornos i de la ruina social. *Odibilis coram Deo*..... Para desenvolver esta idea en presencia de un auditorio tan ilustrado se requería un orador mas diestro; por lo que reclamó toda vuestra indulgencia para llenar mi cometido.

Cuando uno penetra, de capa en capa, dentro de esas miserias que la humanidad oculta en sus profundidades, aun debajo de sus más brillantes cortezas, descubre que el centro de los males—que afligen la tie-

ra—se halla en la corrupción del corazón humano. *Pravum est cor omnium et inscrutabile, quis cognoscet illud?* Depravado é insondable es el corazón de todos ¿quién penetrará sus abismos, dice el Profeta Jeremías.—Mas la corrupción del hombre, en el lenguaje de las Santas Escrituras, se resume, se sintetiza en aquel deseo immoderado de sobreponerse á todos,—en aquella funesta pasión llamada egoísmo. *In superbia enim initium sumpsit omnis perditio*. Si, porque cuando el egoísmo hace su explosión bajo sus formas mezquinas i detestables de odio, envidia, venganza i ambición,—siembra por todas partes el llanto, el luto, la desolación;—convierte á los hombres en furias destructoras de todo orden,—en ponzoñas del honor i de la vida—i en elementos de discordia i perturbación en el seno de las sociedades. El hombre seducido por esta pasión jamás se inspira en el noble sentimiento del deber; si no que pone su interés encima de la justicia, sacrifica el derecho, inmoló la virtud i los bienes mas sagrados ante las caprichosas exigencias de su propio Yo. El egoísta se encierra dentro de sí mismo i lo quiere todo para sí; por esto cuando vé que un hombre, saliendo de sí mismo, derrama su acción en beneficio de sus semejantes, cuando le vé ejercer una misión bienhechora en favor de sus hermanos,—se alarma, se alista i pone en juego todos los resortes que le sugiere su corazón malévolo para destruirle; porque vé en él un ser que le arrebató las consideraciones, los honores i las glorias que él quería para sí.—I como por otra parte comprende que su conducta mezquina jamás podía conquistarle la adoración del mundo á que aspira, i no pudiendo soportar que otros hombres generosos avanzan en la senda del progreso social; pone en planta toda clase de medios, por iníquos que sean, para hacerlos desaparecer, arrojando así el llanto i el luto en el seno de las familias, la desgracia i la ruina en los Estados. *In superbia enim initium sumpsit omnis perditio*.—Ved aquí, Señores, la causa moral del hecho que hoy amargamente deploramos. El egoísmo es quien,—en alas del odio, de la envidia, de la venganza i de secretas ambiciones,—ha venido á enlutar la República i cubriría de vergüenza ante las demas Naciones: el egoísmo—que nunca es franco i si siempre cobarde—es el que ha buscado el descuido para herir, lanzando el plomo fratricida á un ciudadano indefenso, á un alto Magistrado que estaba distante de ser la víctima de la ambición, en los solemnes momentos de penetrar al Senado para ejercitar su actividad en los intereses de la Patria. Soló en la ferocidad de las pasiones ha podido fraguarse un hecho semejante, porque estas no se estremecen ante la alevosía del crimen,—i por esto veis al hechor que impasible aguarda á su víctima, le acomete por la espalda, á traición, en la hora en que tranquilo iba á llenar las augustas funciones de legislador, i en el mismo lugar en que su vida debía contar con mas garantías de inviolabilidad.—Pero, Señores, estos tristes resultados, estas escenas de sangre i horror debían esperarse—de las falsas i perniciosas doctrinas que se han difundido en todas las clases sociales,—de aquella funesta moda de simular sistemáticamente la Religión del mecanicismo del Gobierno i de la educación del pueblo. Pues ¿qué debía esperarse de esa ciencia infatuada que hace alarde en prodigar insultos á la autoridad i mirar con satánico

desprecio las leyes de la Iglesia? ¿Qué debía esperarse de esos libelistas que se precipitan por el camino de las exajeraciones, que halagan á los pueblos, los hinchan de orgullo i los proclaman soberanos?—Qué, de esos partididos que corrompen á los hombres por la intemperancia, las orgías, el cohecho, i sacrifican la honradez de los buenos ciudadanos?—Lo que debía esperarse es la corrupción de las masas, i con esta el asesinato, la guerra civil, la anarquía i todas las plagas. La libertad ilimitada que se predica al pueblo, sin sujeción al orden i á las ideas morales, tiene que ser precisamente espantosa licencia, que degenera muy pronto en anarquía, en despotismo popular i al fin en tremenda barbarie.

¿Quién puede restablecer el orden i la vida que requiere la sociedad para su verdadero engrandecimiento? Solo la Religión que sabe vengar los delitos, que no alcanza á hacer espisar la justicia humana: sola la religión—que hace del ejercicio del poder un ministerio de amor i prescribe á los súbditos la mas severa obediencia á las autoridades;—que condena la ociosidad como un delito capital i prescribe el trabajo que es la palanca del progreso individual i social: sola la religión—obrando en las conciencias i llamándonos á una vida inmortal, que se alcanza por el amor á Dios i á nuestros semejantes,—cierra la fuente de las revoluciones, pone una barrera al pauperismo, é impide con la ley—que ordena la inviolabilidad de la vida humana,—esos dramas sangrientos que por desgracia nuestra tuvieron lugar el 72, i que hoy se han repetido en la persona del ilustre patriota que ha sellado con su sangre sus ideas i los proyectos de reforma que trataba de implantar en el país.

El curso de la vida política del Excmo. Sr. Pardo es bastante conocido; i ya por que vosotros, con mejores datos que yo, podeis apreciarla en su verdadero punto de vista,—ya por que elocuentes plumas la han dado á conocer en los periódicos de la capital,—mo escuso de entrar en ella, i descendiendo á sus últimos momentos en que la Religión recoje su postrer aliento para incorporarle en el seno de la Eternidad.—En estos momentos supremos, en estos instantes solemnes, en esa circunstancia la mas crítica de la vida humana, en que no es posible que la mentira se dibuje en los labios del moribundo,—busca á Dios implorando el perdón de sus faltas, i dá muestras de verdadera piedad i de un corazón sinceramente cristiano. La Divina Providencia, en los ocultos resortes de su misericordia, le preparó dos sacerdotes que—atentos á su llamamiento, pudo uno confesarle i absolverle, i otro administrarle la Unción extrema. Una vez que el divino rayo de la Religión iluminó el santuario de su conciencia, su alma se transforma ante la luz de la eternidad: la clemencia de Dios obra en su razon i le inspira los sentimientos mas nobles, los afectos mas generosos; pues deja en sus últimos suspiros el perdón á su asesino i á todos sus enemigos.

Esta conducta, Sres., no es un arranque de la naturaleza, por que en el fondo de esta se hallan las pasiones de odio i de venganza al enemigo; i para sobreponerse á ellas, para acallar los gritos del egoísmo, es necesario un amor mas elevado, un amor que descienda del cielo i triunfe de esa fuerza poderosa, de ese estímulo tenaz i corrosivo del amor propio; de aquí es que el triunfo mas heroico del duelo prodigioso, que se entabla entre el amor propio i el amor cristiano, es aquel de vencerse uno á sí mismo, imponiendo silencio al grito de las pasiones;—aquel de mostrarse noble i

generoso cuando se nos ataca con violencia é injusticia i se nos hiere de muerte. Si estas acciones son dignas del mayor elogio por la nobleza i generosidad que entrañan, deben ser también una lección elocuente para todos los peruanos, para poner término á esa carrera de discordias, que viene originando en el país las mas luctuosas escenas. A ejemplo de la ilustre víctima que hoy deploramos, depongamos, pues, nuestros resentimientos, abandonemos mezquinos odios, i reine en todos el amor cristiano, á fin de que por la unión se engendre en el contenido de la dicha de la fraternidad, que constituye la felicidad de los pueblos. Si, por que desde que el amor cristiano renace en el seno de las sociedades por el reinado de Dios en las conciencias, la ley recobra su imperio, las costumbres se suavizan, el orden se restablece i la moral comunica á los asociados la vida que sin ella jamás podrían disfrutar.

Al terminar esta ceremonia religiosa, mis ardientes votos son por que todos los peruanos dejen correr en las venas de sus corazones los manantiales de liberalidad que inspira la Religión católica, i por que la efusión progresiva de la caridad, tomada del corazón de Jesucristo, como de su fuente natural,—sea el lazo indisoluble que los mantenga unidos, cooperando todos en su respectiva esfera al bien de la patria, que no dudo serán también las aspiraciones vehementes de vuestros nobles pechos. De este modo, esa tumba—abierto por la mano del crimen—se convertirá para nosotros en una enseñanza provechosa i en el principio de nuestra regeneración social; i su doloroso recuerdo será un estímulo para rogar á Dios incansablemente por el alma del que fué Excmo. Sr. D. Manuel Pardo.

Requiescat in pace.

Sub-Prefectura de la Provincia de Huamachuco. — Huamachuco, Noviembre 27 de 1878.

Señor Capitan de Navío Prefecto del Departamento.

S. P.

Reunido en esta ciudad el personal del H. Colegio Electoral de la Provincia, á efecto de practicar la elección de los Concejos Provincial i Departamental, como está determinado por la respectiva ley, se tuvo la fatal noticia del desgraciado acontecimiento ocurrido en la capital de la Republica que quitó la existencia al Excmo. Señor Presidente de la Cámara de Senadores, D. Manuel Pardo; noticia que impresionó de profundo sentimiento, tanto al cuerpo de Electores como á todo el vecindario en general, que deplora la pérdida del hombre en quien se había fijado la fe pública por la prosperidad Nacional.

En consecuencia inmediatamente se acordó, disponer un funeral digno del personaje que se conmemora, al que debían concurrir los Electores i todo el vecindario, lo que así se ejecutó, hoy 27 á las nueve a. m. en la matriz de esta ciudad, con el mejor arreglo i desempeño posible, cuya perspectiva fué muy solemne i satisfactoria.

Esta es la manera como los sinceros amigos que tenía la ilustre víctima por acá, han manifestado su íntimo pesar por la funesta desgracia que lamentan.

Dios guarde á U.S.—S. P.

Fabian Marino.

cesarios para hacer las señales oportunas á los trenes.

Art. 256. Conservarán los guardiánes los pasos á nivel en estado de limpieza, i serán responsables por las faltas de esta prescripción.

Art. 257. Mantendrán siempre cerrados con candados, los cambios que parten de la línea principal.

Art. 258. Corresponden á la conservacion de la vía, las atribuciones del maestro caminero, jefe de las cuadrillas volantes, quien por razon de su empleo, está exclusivamente destinado á fijar toda su atencion en la vía.

Art. 259. Todo sobrestante de cuadrilla volante debe estar provisto de banderas blancas i rojas, i en caso de trabajo de noche, debe de tener faroles de los mismos colores; además, reconocerá su seccion diariamente á fin de cerciorarse de que la vía está expedita i segura.

Art. 260. Debe conservar el camino libre para el paso de los trenes regulares, aun cuando vayan atrasados.

Art. 261. Debe estar siempre preparado para el paso de trenes extraordinarios, i fijarse con especial atencion en las señales de todo tren que pase.

Art. 262. Siempre que la vía esté obstruida, á punto de impedir la pasada de trenes, colocará en medio de ella una bandera roja de día i un farol rojo si es de noche, en ambas direcciones i á medio kilómetro, por lo ménos, distante del obstáculo.

Art. 263. Cuando una cuadrilla esté trabajando i no haya peligro, debe tener siempre puesta á distancia de 150 ó 200 metros en ámbos lados una bandera blanca ó verde, segun convenga.

Art. 264. Debe conservar siempre un itinerario de la marcha de los trenes.

CAPITULO VII.

Reglas especiales en la marcha de los trenes.

Art. 265. La hora del reloj de la Estacion de Trujillo será la que rija en la línea.

Art. 266. Ninguna máquina ó tren podrá entrar en una Estacion, pasar, detenerse, ni salir, sin la autorizacion del Jefe de ella, Esta autorizacion puede darse por medio de las señales de palabra ó por escrito, segun las circunstancias, i en todos los casos los conductores del tren estarán obligados á obedecerlas exactamente.

Art. 267. Los trenes deben salir de las Estaciones á las horas fijas, marcadas en las tablas de marcha, i sujetarse durante ella á estas tablas. En ningun caso pueden salir de las estaciones antes de la hora fijada.

Art. 268. Los trenes pueden llegar á las estaciones despues de la hora fijada por las tablas de marcha, si hubiere algun acontecimiento, pero nunca lle-

garán antes de la hora señalada.

Art. 269. Por ningun motivo entrará un tren en una Estacion cuya entrada estuviese interceptada por un disco.

Art. 270. Los trenes puestos en marcha llevarán una luz en cada uno de sus extremos, durante la noche. La posterior tendrá un color rojo i la anterior será clara i brillante.

(Art. 95. Reglamento General.)

Art. 271. Ningun tren puede seguir á otro en la misma direccion, sino á una distancia equivalente al trayecto de diez minutos.

El tren que sigue á otro á la distancia indicada, se considera como tren suplementario i debese anunciarlo por telégrafo ó por el tren que le precede, si el telégrafo no funciona; debiendo cerciorarse en último caso, el encargado de dar el anuncio, de que éste ha sido bien comprendido.

(Art. 91. Reglamento General.)

Art. 272. En ningun caso podrá ser despachado un tren extraordinario, sin que se anuncie primero por el telégrafo á todas las estaciones del tránsito, sea que toque en ellas ó no, i se reciba la contestacion respectiva.

(Art. 92. Reglamento General.)

Art. 273. Es absolutamente prohibido el dejar salir un tren en una Estacion á la vía principal, sin que se tenga la mas completa seguridad de que no se espera otro tren al cual pueda obstruir el paso.

Art. 274. Los Jefes de las Estaciones deben anotar con cuidado los trenes que pasan por ellas, tanto en una direccion como en otra.

Art. 275. Cuando un tren de mercaderías llega á una Estacion con atraso en su marcha, el Jefe de dicha Estacion no debe dejarlo partir si hubiere en ella vía de apartadero, sin asegurarse que puede llegar á la Estacion inmediata, media hora antes que el tren de pasajeros que debe partir de allí.

Art. 276. Cuando un tren de pasajeros haya perdido tiempo en su marcha, podrá reducirse algo del fijado en la tablilla de marcha para detenerse en las Estaciones, excepto en el caso de que alguna estuviese señalada para almorzar i para comer, en cuyo caso debe detenerse el tren todo el tiempo fijado.

Art. 277. Además de los trenes regulares que marchan todos los dias, las tablas de marcha pueden contener otros, llamados discretionales, cuyo itinerario está invariablemente señalado en el cuadro, pero cuya marcha solo tiene efecto en ciertos dias determinados.

Art. 278. Al momento que el Jefe de una Estacion reciba el aviso de que saldrá uno de esos trenes, debe acusar recibo al Administrador.

Art. 279. Desde que se tengan

los acuses de recibo de los Jefes de Estacion por donde ha de pasar el tren, se le considera como si estuviese señalado con regularidad.

Art. 280. Siempre que despues de anunciarse á la línea la salida de un tren especial se dé contra órden, se pondrá esta en conocimiento de las Estaciones por donde debia pasar.

Art. 281. Debe cuidarse de limitar tanto cuanto sea posible, el número de carruages que forman un tren, con arreglo á las necesidades probables de las otras Estaciones para cada viage, i así evitar el trabajo de movilidad de los carruages i el deterioro del material rodante.

Art. 282. Cuando un carruaje estuviese inutilizado para los trenes, se avisará al Jefe de talleres, i cuando la avería fuese tal que impida hacerlo rodar, se mandará en el acto al depósito.

Art. 283. Si un carruaje sufriese daño por haberse descarrilado, por ligero que sea en la apariencia, no se permitirá que siga en el tráfico mientras no sea declarado expedito por el Jefe de talleres ó por el maestro que éste mande á reconocerlo.

Art. 284. Todo tren debe marchar por delante con la máquina seguida de su tender, i el último carro debe tener en todo caso, un freno de buena calidad, probado. (Artículo 98. Reglamento General.)

Art. 285. Una bandera verde llevada por un tren, indicará que otro especial le sigue en hora determinada; ese tren tendrá el derecho de la vía sobre los camineros i los trenes de lastre ó de construccion, pero el especial debe dejar la línea expedita para todo tren regular.

Art. 286. Todos los trenes especiales de construccion i de lastre, deben estar en los cambios 15 minutos antes de la llegada de cualquier tren regular que deba llegar al mismo sitio.

Art. 287. Cuando una máquina tenga precision de dejar en la vía una parte del tren, el maquinista deberá ponerse de acuerdo con el conductor para disponer la vuelta de la misma máquina ó si debe pedir otra en su auxilio.

Art. 288. Si la máquina tuviese fuerza para remolcar solamente una parte del tren, se separará de ésta, disponiendo el conductor que se conduzca á la estacion inmediata i allí se coloque en apartadero. La locomotora volverá en seguida á tomar la segunda fraccion del tren para reunir la á la primera. El conductor quedará entre tanto sobre la línea, á fin de asegurarse de que se mantienen las señales, i para recibir la máquina cuando regrese.

Art. 289. Reunidas que sean las partes del tren en el apartadero de la estacion, el maquinista consultará la fuerza de su máquina, i segun el caso, continuará la marcha con el todo ó con parte del tren.

Art. 290. Si hubiese llegado una máquina auxiliar, no se engancharan las dos locomotoras simultaneamente, á no haber la certidumbre de que sus fuerzas reunidas serán suficientes para remolcar todo el tren; en caso necesario, ó en el que la rotura de alguna pieza de la locomotora le impidiese funcionar, se dejarán en el apartadero la máquina descompuesta i los carros de mercaderías, i la auxiliar continuará la marcha con los coches de pasajeros.

Art. 291. En todos los casos de duda se evitarán i se tomarán los medios de mayor seguridad.

Art. 292. En caso de un accidente grave, despues de haber provisto á la seguridad de la vía, segun lo prevenido en el Reglamento de señales, el conductor, si hubiere necesidad, pedirá socorro por escrito, el cual despachará de guarda en guarda á la primera estacion, para que por telégrafo se pidan los auxilios necesarios, si en ella no se pudieran facilitar.

Art. 293. Si en alguna ocasion notáre el conductor que la máquina ha prendido fuego en algun campo ó edificio adyacente á la vía, dará parte á la primera estacion á que llegue.

Art. 294. Si el incendio se hubiese declarado en algun coche ó carro del tren, empleará todos los medios que estén á su disposicion para hacerlo parar, en seguida separará la parte del tren que esté incendiada del resto del mismo, i con baldes de agua tomada del tender, si no la hubiere en las inmediaciones, procurará apagar el fuego.

Art. 295. En uno i otro caso se dará aviso á los guardiánes mas inmediatos, para pedir auxilio, como está dispuesto, para las demas circunstancias en que pueda necesitarse. Bajo ningun pretexto deberá seguir marchando un tren incendiado.

Art. 296. Cuando un tren en marcha sufra algun accidente que lo obligue á detenerse en el camino, se establecerá en el acto á la distancia competente, señales por delante i por detras del tren, para detener á los trenes que pudieran llegar, aunque no se espere ninguno.

Se mandará tambien á la Estacion mas próxima, cuando el caso lo exija, noticias cierta i firmada por el Jefe del tren, por el maquinista ó por cualquier otro que deba reemplazarlos, especificando el genero del accidente i de los socorros que se necesite.

Si entre el lugar del accidente i la primera Estacion hubiese apostados guarda-vías, el propio podrá entregar el escrito que contenga la noticia, lo mismo que la bandera al primero que encuentre, para que á su vez transmita esos objetos al segundo i así en lo sucesivo, á fin de que el aviso llegue con la mayor prontitud posible (Artículo 114 Reglamento General.)