

# EL ECO DE EXTREMADURA.

## PERIODICO DE INTERESES MATERIALES.

Año II.

Se publica los dias 6, 13, 20, 27 y 34.  
Su precio, en Cáceres, por un trimestre 14 rs., por un mes 5; fuera 18 rs por trimestre. Cada número suelto 2 reales.  
PRECIOS DE ANUNCIOS.—Los suscritores 25 centimos línea, los no suscritores 30 id.  
PRECIOS DE COMUNICADOS.—Un real línea.

Martes 12 de Febrero  
de 1861.

Se suscribe en la imprenta de D. Nicolás María Jimenez (Cáceres). Fuera en casa de nuestros corresponsales ó remitiendo el valor de la suscripcion, en sellos de franqueo, al Administrador del Periódico en esta Capital.—Redaccion y administracion calle de la Audiencia num. 9.

Núm. 18.

### FERRO-CARRIL

de la provincia de Cáceres.

Debo ocuparme, hoy, del proyecto de ferrocarril, castellano-extremeño. Su trazado, se le intenta hacer partir, por sus sostenedores, de un punto de la línea del Norte, y dirigirse por Béjar, Plasencia, Cáceres, Mérida, Badajoz á terminar en Sevilla. Es una estensa línea transversal, que tiene que atravesar, precisamente, las divisorias de los principales rios de la Península, y seguir casi paralela la frontera de Portugal.

Ya he manifestado, en algunos de mis artículos anteriores, que consideraba muy difícil hoy su construcción. Su demasiada longitud, que, tal vez, suba de 500 kilómetros; sus dificultades, que deben ser de gran consideración; su escentricidad de Madrid, punto de partida de todas las líneas de servicio general; y sobre todo, la identidad de productos de las provincias que se le hace atravesar, y la costosa salida á sus puntos extremos, hacen indudablemente muy difícil su construcción.

Piénsese sería y detenidamente sobre este trazado; álcese un poco la vista sobre el pequeño horizonte que nos rodea; tiéndase á observar hechos mas lejanos; ó figémonos solo en lo que precisa el movimiento de esta larga línea, para su entretenimiento podremos convencernos, de que pueden suministrárselo, lo que conducen las selecciones caballerías, que se suponen atraviesan al día el puerto de Baños, cargadas de aceite, frutas, cueros y lanas? Esto es muy poco para el movimiento que precisa esta línea. ¿Tenemos datos, para calcular, despues, un mayor movimiento en la dirección de sus puntos extremos?

Los productos, marchan siempre de sus cen-

tros de producción, á los de su consumo, por el camino mas recto. Este es un axioma económico. ¿Qué provincia, de las que atraviesa indicado trazado, tiene su centro de consumo, su natural mercado, en otra ú otras, que se hallen en la misma línea? Castilla, por ejemplo, ¿conducirá sus trigos, sus carnes, sus vinos, sus lanas, á las provincias de Extremadura y Andalucía? Traerá algunas fanegas de trigo, pocas, y eso, en los años de gran escasez, á algunos pueblos de la derecha del Tajo, en cambio de otros productos. Pero su mercado, su importante mercado, su mercado natural ¿se halla en las provincias de Extremadura ni las de Andalucía? ¿Puede, tampoco, por estas, darles una salida ventajosa para el extranjero? ¿Le tendría cuenta, llevar sus trigos, caldos, carnes y lanas á Sevilla, para dirigirlos al extranjero, cuando tiene á este objeto, mas cerca, todos los puertos del Norte de la Península? Preguntad á los productores Castellanos, donde están sus mercados, y ellos os lo dirán; preguntadles el movimiento que hoy llevan sus productos, despues de la apertura del canal del Castilla, el puerto de la Fregeneda, y el ferrocarril del Norte, y os dirán, que marchan por el camino mas recto y menos costoso al extranjero, que es su mercado natural: preguntadles, por último, si les tendría cuenta traerlos á nuestras provincias, ó llevarlos á Sevilla, para encaminarlos al extranjero y os dirán que no.

Y es evidente. Desde la construcción del canal de Castilla, y la habilitación del pequeño puerto de la Fregeneda en el Duero, no han vuelto á presentarse trigos castellanos con abundancia en los mercados de nuestra provincia. Menos se presentarán en lo sucesivo, cuando el ferrocarril del Norte, termine en los puertos cántabros. ¿Qué movimiento pueden darle á la línea transversal que nos ocupa, los productos agrícolas castellanos? Cuando mas, servirá, como tributaria de la del Norte, para llevarle lo de los centros productores inmediatos á Béjar y demás

que atraviere hasta su empalme. No puede esperarse movimiento alguno de estas provincias en su dirección Sur.

¿Y podrán los de las provincias de Extremadura y Andalucía encontrar sus mercados en las de Castilla? Llevar trigos á estas provincias, sería una locura; carnes las tienen tambien en abundancia: lanas no le faltan, y tienen casi las bastantes, para su corto consumo industrial. Alguna aceite, de las provincias de Cáceres y Andalucía y frutas, serian los únicos productos que tendrían colocación en ellas. ¿Y bastan estos productos, para alimentar el movimiento de tan estensa línea? ¿No presentaría constantemente, el triste espectáculo, de una paralización aterrador para su empresa?

Y no es de esperar, que el movimiento para el exterior, de estas provincias, tomase esa dirección, teniendo las de Andalucía multitud de puertos, unas en el litoral, y otros en el Océano; y las de Extremadura, tambien los del litoral, por las líneas de Alicante y Zaragoza, y mas cercanos por Lisboa. ¿Es presumible, que nuestros productos para el exterior, fuesen á recorrer la larga distancia, que los separa, de los puertos del norte de la Península, teniendo multitud de puertos mas cercanos?

Y sobre estos cálculos, no cabe duda. Los productos, todos, de sus centros de producción, tienden siempre á marchar por el camino mas corto, que es siempre el menos costoso, á sus centros de consumo, que son sus mercados naturales. Señálense, determinense, los centros de consumo, que pueden encontrar los productos de las provincias castellanas, en las de Extremadura y Andalucía, para considerar posible su movimiento en esta dirección: dígasenos, donde pueden encontrar colocación los de estas, en aquellas, para poder apreciar su movimiento hacia el Norte; y solo, así, es como se podrá calcular exactamente, el movimiento que podrá tener referida línea.

= 92 =

como si previera la necesidad de defenderse.

Y de este modo subió á la cubierta.

Atravesó con rapidez la distancia que lo separaba de la obra muerta; puso un pie sobre la banda de habor, y, despues de hacer al aire un segundo disparo, se arrojó al mar con su ligera carga.

—¿Qué es eso?—gritó Ferrando al oír esta vez la detonación.

—Nada, capitán,—respondió el contra-maestre;—vuestro pasajero se ha dado un tiro al tiempo de caer al mar.

Ferrando no volvió á ocuparse de este suceso.

Felizmente, la confusión que reinaba á bordo había impedido que se notara el robo del Sr. Jaime.

Este había descargado su pistola, sin duda para hacer una señal.

Y el capitán de la fragata inglesa debió creerlo así, porque al instante mandó echar al agua un lanchon, que, conducido por ocho robustos marineros, se dirigió al señor Jaime, que en aquellos momentos entablaba una lucha titánica con los peligros que lo rodeaban.

= 93 =

Era preciso poseer el arrojo, la fuerza, el valor, de aquel hombre, verdaderamente extraordinario, para atreverse á desafiar la furia de los elementos desencadenados.

Cada vez hacia mayores esfuerzos para vencer los obstáculos, casi insuperables, que se oponían á su marcha.

Defendía á Soledad con cariñosa solicitud de los impetuosos golpes de mar, y elevaba al cielo sus ojos, como pidiendo resistencia para sostenerse en aquella desesperada situación.

Los marineros por su parte agotaban sus hercúleas fuerzas y los recursos todos de que podían disponer, para que el bote no se sumergiera, riesgo que por momentos los amenazaba.

Un grito de consternación, anunció un accidente funesto.

Era que dos inmensas montañas de agua habían chocado violentamente, arastrando á su profundo seno al libertador de Soledad.

El lanchon estaba medio anegado.

¡Ah! ya no había esperanza!

Sin embargo, los marineros iban á arro-

= 96 =

Ferrando conoció que de un momento á otro iba á naufragar, y viendo tan inmediata á la fragata, mandó echar al agua maderas de respeto, gallineros y cuantos fragmentos se encontraron, por ver si de este buque recibía auxilio.

La marinería estaba desalentada; el terror se pintaba en todos los semblantes.

Una hora habría trascurrido, cuando de pronto se escuchó un grito horrible de desgarradora agonía.

Aquel grito había sido lanzado por la tripulación del Saturno, que se acababa de sumergir.

Los naufragos luchaban desesperados contra el furor de las olas.

La fragata, aunque con alguna avería, siguió su derrota sin verlos.

Las negras sombras de la tempestad, que cada vez eran mas fuertes, se lo impidieron y continuó en demanda de Boston.

La mayor parte de los marineros del Saturno, rendidos de fatiga, sufrieron una muerte cruel.

Solo Ferrando, que no había perdido ni por un momento su valor, su presencia de

El de peaje, tiene que ser infinitamente menor; y lo convence, la circunstancia de ser una línea transversal, que no toca, ni en la capital de la Nación, á donde afluye siempre gran número de pasajeros, á multitud de negocios, que crean la dependencia de las provincias de la capital, en el orden político y administrativo, ni tampoco á punto céntrico de las líneas de servicio general, á donde puedan afluir con motivo de negocios mercantiles. Como línea del comercio entre sus puntos extremos, ó del exterior con la Península ó con el continente europeo, es insuficiente, ó no llena estos objetos; porque, ni cabe movimiento entre esos puntos extremos, por poderse sustituir con la navegación por el Océano, que son trasportes mas económicos, ni servir de tránsito al comercio exterior, puesto que, no toca en Madrid, punto céntrico de todas las líneas generales y por consiguiente ventajosísimo para dirigir todos los efectos de esa clase de comercio á las provincias y á las demas naciones del continente.

Y no basta decir que atraviesa grandes centros productores, en los que existe en su mayor importancia la industria agrícola, que constituye la principal riqueza de España. Es preciso ver, si esos grandes centros productores, encuentran entre sí sus importantes y naturales mercados, ó si estos, se hallan en direcciones opuestas á la marcada para el trazado de esa vía. Centros todos agrícolas, los que atraviesa esa línea ¿pueden encontrar en ellos sus naturales mercados? El productor de trigo ¿puede cambiar ventajosamente con otro productor de su misma clase? ¿Cabe la posibilidad de venta ó cambio entre ellos? No basta, no, que recorra esa línea grandes centros productores, para calcularle un gran movimiento: sería preciso ponerlos en comunicación, con sus naturales centros de consumo, que es lo que no consigue ese trazado. Castilla, sus mercados, se hallan al exterior, por Santander y la Fregeneda: al interior, por la línea del Norte á Madrid, para irradiarse á las demas provincias. Dificilmente podría encontrarlos, ventajosos y con una demanda constante, ni en las provincias de Extremadura ni en las Andalucías. La de Cáceres, sus carnes y sus lanas, á el exterior, por Lisboa, puerto el mas cercano; á Madrid rectamente, á Aragon y Cataluña, por la línea de Zaragoza ó por la de Alicante. También por este punto, para Marsella, Lion y otros mercados extranjeros. Sus cereales, en años de gran abundancia, sus aceites, y sus esquisitas y abundantes frutas, al Océano por Lisboa, y á Madrid, Aragon y Cataluña. Poco, á no ser frutas, y alguna aceite, podría llevar á Castilla. A las

provincias de Andalucía, nada con ventaja, hallándose mas cerca la provincia de Badajoz, mas abundante en cereales, que podía suministrarlos en los años de gran escasez, que es cuando necesaria. Las de Andalucía, podrían llevar por este trazado alguna aceite á Castilla, perjudicándonos; y poco ó nada traer á las de Extremadura.

Pero se dice, el movimiento mercantil de nuestra provincia, lo vemos significado, hoy, en esas dos direcciones. Multitud de caballerías, atraviesan diariamente los puertos de Baños y Perales, únicos practicables para Castilla, cargadas de productos: ¿Cómo se sostiene este movimiento, si en Castilla no se hallan nuestros mercados? Otro tanto sucede á Sevilla. ¿Cómo se nos puede convencer que no se hallan en esas dos direcciones nuestros mercados, y que no se ha de poder dirigir por ellas nuestro movimiento mercantil? Esto, como medio de argumentación, no indica otra cosa, que haber examinado esta cuestión, simplemente, desde la ventana de nuestra casa.

En efecto, existe ese movimiento; y existe, porque, ó teníamos que estar completamente estacionarios, ó al movernos, teníamos por precisión que marchar á Castilla ó las Andalucías.

Enrillados entre el Reino de Portugal, con cuya nación basta hoy no hemos podido tener clase alguna de negocios, y con la provincia de Toledo que tiene en abundancia nuestros productos, no hemos podido menos, de movernos en esas direcciones, al un punto, para llevar alguna aceite, castañas y frutas, y al otro, algunas lanas y cereales y no constantemente. ¿Pero indica este movimiento, que en esas direcciones, se hallen nuestros mas ventajosos y naturales mercados? ¿Podemos, hoy, al tratar de establecer nuestra gran línea de comunicación, apreciar ciegamente y sin discernimiento, ese movimiento antiguo, sin detenernos á examinar, si es el mas conveniente para dar salida á nuestros productos? Estas grandes cuestiones, ¿se deben decidir por la rutina, ó por los conocimientos de la ciencia económica?

El primer efecto, ostensible, que hemos presenciado, despues del establecimiento de las líneas férreas, es la completa variación, en la dirección del movimiento mercantil de las provincias. Preguntad á nuestros arrieros que suben hoy á Castilla, qué bajan de porte á Extremadura: que observe el Sr. Rodriguez Leal esas 700 y tantas caballerías que atraviesan el puerto de Baños, qué es lo que traen á la vuelta; preguntéles á los arrieros que las conducen, por qué las vuelven descargadas, y si alguno las trae con carga, lo que le vale el porte. No su-

cedia así antiguamente. El canal de Castilla, la navegación del Duero por la Fregeneda, el ferrocarril del Norte, no solo han contribuido al alto precio de los cereales en Castilla, sino que estas vías de comunicación, han variado completamente su rumbo, y proporcionado mercados de que carecían. Eso nos sucederá también á nosotros. Nuestro movimiento con Madrid se activará, puesto que, en su dirección, se hallan los ventajosos mercados para nuestras carnes y lanas para el interior y aun para el exterior; y también el de Portugal, si como es de esperar, la reforma arancelaria del ministro portugués Sr. Avila, llega á sancionarse. Hoy mismo, apenas iniciada la línea de Zaragoza, se ven marchar en esa dirección nuestras lanas; y con la comunicación férrea á Madrid, marcharán también nuestros cereales y nuestros caldos. Nuestras carnes han marchado siempre, como pueden convencerse todos los ganaderos, que hayan presenciado la demanda de ganados en nuestras principales ferias; y marcharán en gran abundancia, sin temer la competencia de ningunas otras, el día que tengamos la comunicación con Madrid, Aragon y Cataluña.

Estas consideraciones, entre otras, fueron las que me determinaron, á manifestar en mi primer artículo, que creía de muy difícil, sino imposible construcción, la línea transversal castellano-extremeña. ¿Qué empresa, seriamente, puede pensar en su construcción? ¿Qué subvención sería bastante á determinar á cualquiera á abrazarla? Una línea de mas de quinientos kilómetros, sin movimiento probable, con grandes dificultades, sin tocar en Madrid, punto céntrico de todas las generales ¿habría empresa posible que se obligase á construirla por ninguna clase de subvención?

Por mas que he procurado condensar mis ideas, no me ha sido posible concluir. Continuaré ocupándome de este trazado en el siguiente, en el que contestaré, á todas las consideraciones que se han aducido en su apoyo.

CARLOS GODINEZ DE PAZ.

#### Rectificación.

En el último artículo del Sr. D. Carlos Godínez de Paz, sobre el ferrocarril de la provincia, en el cálculo de las pendientes, aparece la equivocación, de que, las que se figuran como diez milésimas, son milésimas. En unos cálculos se aumentó un cero mas en las decimales y en otros en los millares.

manobra que le estaba prevenida; sacó una pistola y la descargó al aire, sin que, afortunadamente, llamara la atención.

Inmediatamente, y como si contestara al disparo hecho por el Sr. Jaime, sonó un cañonazo.

—¡Condenación!—escramó Ferrando:— la fragata pide socorro.

Efectivamente, el disparo se había hecho á bordo de la fragata, que cada vez se aproximaba mas al Saturno; pero á juzgar por el estado de su tripulación, no debía ser pidiendo auxilio, como Ferrando había pensado.

Al oír la detonación, el Sr. Jaime elevó al cielo sus hermosos ojos y murmuró estas palabras:

—¡Dios mío, protegédme en esta arriesgada empresa!

Y en seguida se deslizo cautelosamente hasta el fondo del camarote de Ferrando.

Separó la cortina de seda que ocultaba á Soledad, y al verla desmayada, no pudo reprimir un movimiento de alegría.

La suspendió con el brazo derecho rodeó su delicada cintura, y con la mano izquierda sacó y amartilló otra pistola,

= 93 =

caminaba hacia él, acortando así aquella tan peligrosa distancia.

Afortunadamente, no hubo desgracias que deplorar, y el Sr. Jaime entró ileso, con cuantos lo acompañaban, á bordo de la fragata. (1)

Allí fué tratado con cariño, con sumisión y respeto. Sus indicaciones se obedecían como órdenes terminantes.

Tiempo es ya de decirlo, el Sr. Jaime era el capitán de la fragata inglesa.

Su primera disposición la dedicó á Soledad. Encargó al médico que la asistiera con el mayor interés, y despues pidió que lo dejaran solo.

Mientras tenían lugar estos hechos, se había agravado la situación de Ferrando.

Su última orden no había podido cumplirse; la mucha mar lo había impedido.

A las once el bergantín estaba fuera de fuerza.

Su bodega se había anegado completamente.

(1) No nos hubiéramos atrevido, á presentar una salvación como esta, que á primera vista parece inverosímil, si entre los gloriosos hechos de nuestra marina no figurara un caso enteramente igual.

= 94 =

jarse al mar, decididos á arrancar al señor Jaime de las garras de la muerte.

El que hubiera observado la expresión de dolor que se marcaba en aquellos varoniles semblantes, hubiera hallado un arraigado sentimiento de gratitud y amor hacia el Sr. Jaime.

De repente la noble fisonomía de este brilló en la superficie de las olas.

Otro grito, pero grito de alegría, saludó á tan feliz aparición.

Se había salvado.

El Sr. Jaime estaba pálido, muy pálido; se conocía que su alma experimentaba agudos tormentos, y esto no obstante, su valor y sus fuerzas no desmayaban un punto.

Por una favorable casualidad, el mismo movimiento de las aguas que poco antes lo habían sumergido, lo aproximó al bote en que tan ansiosamente lo aguardaban.

Entonces pudieron los marineros echar un cabo, á cuyo extremo se asió el señor Jaime, que algunos segundos despues fué recogido con Soledad.

El lanchon se dirigió á la fragata, que

## FERRO-CARRIL

### EXTREMEÑO-CASTELLANO.

Empiezo por confesar que el proyecto de ferro-carril de Cáceres á Talavera de la Reina por Trujillo, objeto de tan viva polémica como no la han sostenido jamás los diversos intereses que se agitan en esta provincia, y que está llamada á animarse aun, por consecuencia de los luminosos artículos del Sr. Godínez de Paz, insertos en el Eco de Extremadura, no había excitado en mí el deseo de hacer públicas mis opiniones sobre tan grave y vital asunto. Porque grave como es en sí, y manantial fecundo de prosperidad ó abatimiento, según el modo en que se resuelva, es lo cierto que nadie hasta ahora se había colocado en actitud de defensa, tan resuelta y noblemente como lo hace el señor Godínez de Paz en pro de la línea en cuestión, y que el proyecto sostenido y vigorizado por especiales influencias, y motivos que yo estimaba transitorios, no había osado hasta el día someterse á la prueba de un debate solemne. Las circunstancias han cambiado; y desde el momento en que el Sr. Godínez de Paz ha venido á ofrecer á ese proyecto el apoyo de su indisputable talento, no era posible que yo guardase silencio por mas tiempo, ni permaneciera mudo ante los rudos ataques con que ha inaugurado su lucha contra la línea extremeño-castellana. Indúceme además á tomar parte en este debate los deberes que me ligan respecto á los pueblos del partido de Granadilla, cuyos legítimos intereses y nobles aspiraciones tengo la honra de representar en la Diputación provincial; y el sentimiento de este deber, unido á la excelencia de mi causa, es lo que me da alientos para salir al frente de tan digno adversario, cuya superioridad reconozco.

#### II.

El Sr. Godínez de Paz que en el año de 1856 cumplió bien su misión, defendiendo con celo y energía el trazado por el valle del Tajo, en oposicion al del Guadiana, incurre en un error, muy disculpable, como hijo de la firmeza de sus convicciones; y este error consiste en suponer, que la cuestion agitada en las Constituyentes, y de alida entre los representantes de Cáceres y Badajoz, no quedó allí solemne y definitivamente resuelta. Los mantenedores del trazado por la cuenca del Tajo alegaban entonces, como ahora, la menor distancia entre Madrid y la frontera portuguesa, siguiendo la direccion de este rio, y atravesando por resultado forzoso la provincia de Cáceres de Este á Oeste hasta empalmar con la línea que de Lisboa debia conducir á dicha frontera. Los partidarios del trazado por el valle del Guadiana oponian á estas ventajas otras de mucha cuenta, que lograron inclinar la balanza á su favor. Alegaban para neutralizar el argumento fundado en la mayor distancia y extension de aquella línea, la circunstancia de hallarse ya concluido, y en estado de explotación, el trayecto desde Madrid á la seccion de Alcázar de S. Juan, ó sean 148 kilómetros, que podian utilizarse para el camino de Portugal y que tomando y midiendo la distancia desde este punto hasta la frontera resultaba poco mayor que la del trazado por el valle del Tajo. También hacian valer á su favor la fertilidad de esos afortunados campos regados por el Guadiana, y que comprenden los pingües terrenos de la Mancha y la baja Extremadura. La conveniencia de aproximar la vía férrea á los inmensos criaderos carboníferos de Belmez y Espiel, que pueden proveer de combustible á todas las locomotoras del mundo, y á las riquísimas minas de Almadén, únicas en su clase, y cuyos azogues se extraen para los mercados de Europa, Asia y América. El fomento de las inmediatas provincias de Cór-

doña y Sevilla, y la facilidad con que un ramal secundario, partiendo de Mérida á Sevilla pusiera á esta importante plaza en comunicacion con Madrid. Compréndese bien el efecto que tan graves razones expuestas con suma lucidez y elocuencia, entre otros por el Sr. Lujan, á la sazón Ministro de Fomento, debieron causar en el ánimo de aquellas Cortes, cuando forzaron la conviccion y arrastraron la voluntad de alguno de nuestros diputados, el Sr. Montesinos, tan competente en estas materias, que apoyó con su voto el trazado por la cuenca del Guadiana. Las Cortes Constituyentes oyeron á los defensores de ambos trazados con la calma y serenidad, que huye de los debates políticos: pesaron el pro y el contra de las dos líneas, y en su alta sabiduría resolvieron de un modo soberano y concluyente la cuestion, dando preferencia á la del Guadiana sobre la del Tajo. Yo lamenté como el que mas este resultado, que lastimaba los intereses de Cáceres y su provincia. Pero el dolor de la derrota sufrida por nuestros diputados, no ha de impedirme el que en este momento diga la verdad. Y la verdad es, que cuando las Cortes resolvieron la cuestion, lo hicieron al modo que se fallan los pleitos por ejecutoria y sin ulterior recurso. Así es como terminan las cuestiones promovidas sobre competencia de dos trazados de ferro-carril: el triunfo ó el vencimiento de uno de ellos debe ser definitivo, y al recaer la soberana decision de los poderes públicos concluyen para siempre las esperanzas del vencido y los temores y sobresaltos del vencedor. Porque si estos supremos fallos que deciden del porvenir próspero ó adverso de algunas provincias, no causaran estado, como se dice en el lenguaje jurídico, ni habria empresa ni capitalista bastante cándido ó temerario para arriesgar su fortuna en la construccion de vías férreas, como no hay persona de buen sentido que gaste su dinero en el mejoramiento de una finca litigiosa, mientras exista el temor de perderla. Hay, pues, en toda concesion de ferro-carril por parte del estado un contrato, una promesa solemne, ó mas bien una garantía suprema, que afianza los capitales invertidos en la empresa. El Estado se compromete á no suscitar jamás una concurrencia ruinosa al empresario por medio de otra concesion posterior. El empresario, en cambio de tan eficaz garantía, acepta las tarifas de peage y transporte que la Administracion le marca, consiente su revision al espirar cada quinquenio, renuncia, en fin, á abusar del público; y por este medio han podido conciliarse dos intereses que al parecer andan contrapuestos; el de los capitales, que han venido á la empresa con la esperanza de lucrar, y el del público, á quien no puede imponer esta nuevos sacrificios, elevando caprichosamente el precio de los transportes. Pero si el Estado á mas de esta justa y necesaria intervencion se reservase el derecho de otorgar nuevas líneas en competencia con las ya construidas, y consumara por este medio la ruina del concesionario, téngase por seguro que en adelante los capitales huirian espantados ante semejante espectáculo, y que la construccion de ferro-carriles vendria á hacerse imposible.

Sabido es que no hay una entidad mas recelosa, mas tímida y previsora que la del capital, y que dotado de clarísima vista, tan perspicaz como le del lince, y de finísimo olfato para buscar el rastro á los negocios, tiene además, permitaseme la palabra, un sexto sentido de prevision, tan delicado y sensible que marca la proximidad del peligro de un modo mas seguro que el barómetro los cambios de temporal. ¡Cuántos afanes y trabajos no ha costado el inspirar confianza y atraernos los capitales extranjeros que hoy animan nuestras grandes empresas! ¡Con qué dulce y cariñoso reclamo les llamaron las Constituyentes para obligarles á pasar la frontera! ¡Y qué retraídos están los ca-

pitales del pais cuando se trata de ferro-carriles! En vano se ha demostrado ya con la elocuencia persuasiva de los números, que las acciones de ferro-carriles han producido en el último semestre, por término general, mas que la deuda consolidada. Los capitales prefieren refugiarse en la Caja de depósitos, y allí, en lugar seguro, se contentan con un interés de 5 por 100, á trueque de no correr los azares de cualquiera especulacion: y tan general y marcada es esta tendencia, que ya se anuncia el proyecto de rebajar el interés de la Caja, para despedir esos ociosos capitales, y arrojarlos al mercado. Pues bien: en tales circunstancias dese el ejemplo, como se pretende á la descubierta y sin empacho, de arruinar á la empresa constructora de Badajoz: quebrántense las garantías legales que la escudaban contra el peligro de una nueva concesion, y el resultado no se hará esperar. No llegará empero este caso; porque el Gobierno, sabe bien, y calcula mejor, las consecuencias á que podia arrastrarle tan grave falta. Sabe que el pleito se falló definitivamente en 1856, y todos sabemos también, que siendo imposible la co-existencia de dos vías férreas para la comunicacion de Madrid con Lisboa, es inútil despertar en esta provincia esperanzas, que pronto, muy pronto, habrian de convertirse en el mas triste y desconsolador desengaño.

RAFAEL GONZALEZ.  
(Se continuará.)

## GACETILLA.

**Multa.** Le ha sido impuesta la de 500 rs., al contratista del alumbrado de esta poblacion. Justísima medida, que no podemos menos de aplaudir, pues ella acaso bastará á evitar en lo sucesivo el riesgo que corremos todas las noches, de dejar nuestras narices adornando las esquinas.

**Centro.** Muy en breve debe empezar sus tareas la compañía dramática que de esta capital pasó á Badajoz, y que regresa, según nos aseguran, con algunas reformas considerables en las partes de que se compone.

**Remitidos.** El próximo día 15 hemos dispuesto publicar otro número extraordinario, que regalaremos á nuestros suscritores, como hicimos con el correspondiente al día 2 del mes actual. El objeto que nos proponemos es el de ilustrar oportunamente, y con cuantos materiales llegan á nuestras manos, la importante cuestion de nuestro ferro-carril.

**Me derrito.** Al baile muchachas—gozosas venid;—al baile pollitos...—¡oh noche feliz!—¡Qué preciosas polcas!—¡qué linda schotisk!—¡qué bellas mazurcas!—¡qué habaneras y—walses obligados—de oboe y flautin!—Venid esta noche;—¡oh noche feliz!—Cuando yo abarcando—tu talle gentil—encienda en tu rostro—el bello carmin,—y en cortos pasitos,—y en ir y venir;—te diga ¿me quieres?—y respondas ¡sí!—con otras palabras—que no podré oír—si suena estridente—algun cornetin;—cuando te contemple—tan cerca de mí—y entre mil caricias—y entre halagos mil—te diga ¡amor mio!—¡mi cándida huri!—cuando nuestras almas—bello serafin,—(apunta Perico—que ya me perdí);—cuando, cuando—...no sé que decir,—...y solo repito—¡oh noche feliz!

## REMITIDOS.

Sr. Director de *El Eco de Extremadura*.

Cáceres 7 de Febrero de 1861.

Muy Sr. mio: Acabo de leer el art. 5.º de los que sobre el ferro-carril de Extremadura está publicando con tanta aceptación como buen criterio el Sr. D. Carlos Godínez de Paz.

Confieso á V. que hubo momentos en que me creí por medio de una hada transportado al palacio de los Diputados en donde con tanto en-

tusiasmo como elocuencia, defendía dicho señor en 1856 lo mismo que hoy parece defiende; esto es, la línea de Malpartida de Plasencia por Alconétar á Cáceres, según la trazó el ingeniero Sr. Nuñez de Prado, con la única diferencia de que entonces el Sr. Godínez de Paz defendía la línea que llamaremos de Alconétar contra las pretensiones del trazado por el valle del Guadiana, y hoy la propone y la encomia como medio de orillar esa mal llamada pugna de intereses entre la izquierda y la derecha del Tajo. Pues bien, como el Sr. Godínez de Paz se ocupa tan detenidamente de los estudios del ferrocarril, que por la derecha del Tajo y Alconétar venga á Cáceres, en términos de que abunde su escrito en cantidades y parezca más que obra de un abogado memoria de ingeniero, vamos á adicionar sus datos, pues en esto creemos hacer un bien al país, que siempre es de importancia al tratar de números que se presenten todos los que cada uno posea. Así, pues, entraremos en materia.

Toma su punto de partida el ferrocarril trazado por el Sr. Nuñez de Prado en el punto llamado la Calera á 134 kilómetros de Madrid. Desde Talavera de la Reina, marcha á buscar el río Tietar que atraviesa junto a la barca de la Bazagona y se dirige hacia el Sur de Malpartida de Plasencia. Atraviesa el Puerto de Miravel con un túnel de 2.650 metros de longitud y luego el de los Castaños con otro túnel de 2.150 metros. Para pasar el Tietar tiene un puente de 420 metros de longitud. Para pasar el Tajo otro puente de 500 metros de longitud y para pasar el Villaluengo otro puente de 330 metros de largo: resultando pues 4.800 metros de túnel y tres grandes puentes, uno de 500 metros de largo.

Si de las grandes obras, pasamos al trazado longitudinal, encontraremos medidos con la mayor exactitud, desde Talavera de la Reina á Cáceres, 201 kilómetros viniendo por Trujillo, y 191 viniendo por Malpartida de Plasencia; diferencia 10 kilómetros que quedan reducidos á poco más de una legua, porque los estudios de Nuñez de Prado terminan en Cáceres el viejo.

Si en el trazado que examinamos echamos una mirada á las curvas, encontraremos que la curva menor del trazado por Trujillo tiene un radio de 500 metros, mientras que en el trazado por Malpartida de Plasencia hay una curva de 300 metros de radio y cuatro de 400. En el trazado por Trujillo, hay 35 curvas cuyos radios son menores de 1.000 metros. En el trazado por Malpartida de Plasencia hay 50 curvas con la misma condición.

Si examinamos ahora el perfil longitudinal encontraremos en el viniendo por Trujillo 43.105 metros horizontales; por Malpartida de Plasencia nada más que 22.973. Las pendientes subiendo en el primer trazado, no pasan de 15 milímetros; en el segundo trazado llegan á 20 milímetros.

Las pendientes bajando no pasan tampoco en el primer trazado de 15 milímetros, mientras que en el segundo llegan hasta 22.

Cualesquiera que sepa algo de ferrocarriles, aunque no sea más que lo que se aprende caminando por ellos algunas veces, saben cuanto influyen en la velocidad, seguridad, comodidad y economía las grandes estensiones horizontales, las pequeñas pendientes y los grandes radios en las curvas y podrán por consiguiente ver los resultados que ofrecen ambos proyectos.

Nada decimos respecto á las cantidades que el Sr. Godínez indica como presupuesto para el trazado de Nuñez de Prado, y únicamente nos admira (que si el coste de construcción de 2.227.000 rs. por legua es una verdad y no un número puesto por un ingeniero en la convicción de que nunca se había de hacer el camino que proyectaba,) no oír el silvido de las locomotoras, pues á ese precio de construcción, por eso que se supusiera el tráfico, el capital habría

por necesidad de producir un crecido interés.

No para contender con el Sr. Godínez, en quien reconocemos superioridad de ingenio, entusiasmo y fe por los adelantos de la provincia, hemos escrito lo que precede; lo hemos hecho para que no esploten, cual fuera fácil sucediese, las conciliadoras ideas del Sr. Godínez algunas individualidades cuya tendencia es oponer dificultades al ferrocarril de Cáceres y suscitar discusiones que puedan concitar los ánimos y distrayendo la opinión dar una mala idea de la naturaleza de este asunto, perjudicando notablemente á la provincia en exclusivo obsequio de intereses que no son los suyos.

De V. afectísimo S. S. Q. B. S. M.

EL MARQUÉS DE TORREORGÁZ.

Sr. Director de *El Eco de Extremadura*.

Cáceres 7 de Febrero de 1861.

Muy señor mío: En el núm. 17 de su apreciable periódico he visto un comunicado de don Julian A. de Zugasti y Saenz, en que se refiere á un escrito que publiqué en el núm. 3.700 del periódico *Las Novedades*, relativo al ferrocarril de esta provincia. En uso, pues, del derecho que la ley me confiere, espero que se servirá V. insertar en las columnas de su apreciable periódico esta comunicación, que tiene por objeto manifestar:

1.º Que creemos que el Sr. Zugasti piensa que tratar de ferrocarriles es lo mismo que hablar de bailes de máscaras; tal es el *sans fasson* con que se explicó en *La España* de 25 de Diciembre, y con el que corta, raja, salta y brineá por donde le acomoda en 24 de Enero.

2.º Que suponemos en D. Julian Zugasti el entusiasmo propio de la juventud y el noble deseo de figurar allí donde de ciencia y grandes intereses se trata, y como nosotros, ni somos ya muy jóvenes, ni tenemos entusiasmo por ninguna cosa, ni nos guiamos más que por la razón calculadora y fría, creemos que no nos encontramos en el caso de sostener polémicas motivadas por escritos que, hijos del entusiasmo, tienen el defecto de no decir nada nuevo, nada fundamental, ni nada que no esté contestado con razones y con hechos.

De V. afectísimo S. S. Q. B. S. M.

JUAN MIGUEL SANCHEZ DE LA CAMPA.

#### MERCADO DE ESTA CAPITAL.

##### Precios medios.

	Rs. vn.
Fanega de trigo.....	44
Idem de cebada.....	30
Idem de avena.....	17
Idem de centeno.....	50
Idem de garbanzos.....	69
Arroba de arroz.....	34
Idem de patatas.....	5
Idem de aluvas.....	20
Idem de aceite.....	60
Idem de vinagre.....	14
Idem de aguardiente.....	60
Idem de vino.....	40

#### SECCION OFICIAL.

##### BOLETIN DE VENTAS DE BIENES NACIONALES.

###### BIENES DE CORPORACIONES CIVILES.

Propios de Garrovillas, Cañaveral, Santiago del Campo é Hinojal.

Remate para el día 8 de Marzo, en esta Capital, en Madrid y Garrovillas.

Números 3324 al 3328.—Las yerbas, pastos y espigas, desde 25 de Abril á 29 de Setiembre, de la dehesa Prescribanes, término de Santiago del Campo, que para sus aprovechamientos se halla dividida en los cinco quintos que se dirán, y cuya labor, que se hace cada 5

años, en cada uno de ellos, corresponde á la Excelentísima Sra. Duquesa de Uceda, así como las yerbas de invierno. Primer quinto, el de Abutardo, de 700 fanegas de sembradura. Segundo, el de Prescribanillos, de 450 fanegas de sembradura. Tercero, el de la Zarza, de 450 fanegas de sembradura. Cuarto, el de Albarran, de 300 fanegas. Quinto, el de Peonada, de 500 fanegas. La cabida en redondo es de 2.025 fanegas de marco real. Se tasán dichos disfrutes en 62.500 rs. en venta y 2.186 en renta; se capitalizan en 49.185, y se subastan en los 62.500 rs.—Escribano D. B. Lopez.

##### Propios de Cachorrilla.

Remate para el 8 de Marzo, en esta Capital, Madrid y Coria.

Número 3340.—Un baldío titulado los Corrales, término de Cachorrilla, dividido en 4 trozos. El 1.º de 90 fanegas. El 2.º de 70 id. El 3.º de 85 id. El 4.º de 50 id. Reunidas componen 295 fanegas de marco real, con monte claro de encina. Se tasa en 26.640 rs. en venta y 789 rs. 20 cént. en renta; se capitaliza en 17.757 y se subasta por los 26.640.—Escribano D. J. Enciso.

##### Propios de Arroyo del Puerco.

Remate para el 8 de Marzo, en esta Capital.

Número 3341.—Un terreno titulado la Mula, en la hoja de Campo segundo, término de Arroyo del Puerco; de 24 fanegas de marco real, de 2.ª y 3.ª calidad. La labor que se hace cada tres años, es de dominio particular. Se tasa en 4.100 rs. en venta y 200 en renta; se capitaliza y subasta en 4.500 rs.—Escribano D. J. Asensio.

Núm. 3342.—Otro terreno llamado del Muleto, en dicha hoja y término; de 24 fanegas de marco real de 2ª y 3.ª calidad. La labor que se hace 3 años es de dominio particular. Se tasa en 4.100 rs. en venta y 200 en renta; se capitaliza y subasta en 4.612 rs. 50 cént.—El mismo escribano.

Número 3343.—Un terreno llamado Valde-Cordero, en la hoja del egido del Parrado, en dicho término; de 20 fanegas de marco real, de 3.ª calidad. La labor que se hace cada tres años, es de dominio particular. Se tasa en 4.100 rs. en venta y 150 en renta; se capitaliza en 3.375, y se subasta por los 4.100 rs. El mismo escribano.

#### JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA.

El Lic. D. Felipe Granados, Juez de primera instancia de esta Capital.

Llamo, cito y emplazo por término de 20 días á todos los acreedores á los bienes de Pascual Fabregat, de esta vecindad, que se ha presentado en concurso voluntario y le ha sido admitido por auto de este día, para que dentro de dicho término, se presenten, por sí, ó por medio de apoderados, con los documentos que justifiquen sus créditos.

Cáceres 5 de Febrero de 1861.—Felipe Granados.—El actuario, Bernardo Lopez.

Por todo lo no firmado,

*El Secretario de la redacción,*

MANUEL MUÑOZ BELLO.

#### SECCION DE ANUNCIOS.

##### AVISO IMPORTANTE.

El acreditado artífice relojero, Mr. Didier, establecido hace tiempo en esta capital, avisa á sus favorecedores que ha trasladado su establecimiento de la calle de Pintores, á la Plaza, Portal Empedrado número 45.

Igualmente avisa, que ha recibido un magnífico surtido de relojes, de todas clases, de las mas acreditadas fabricas de Europa; que se daran con la mayor equidad; respondiendo con la exactitud que tiene demostrada, de la seguridad de todo reloj que espanda ó componga en dicho establecimiento, por término de un año.

Anuncia además que hace toda clase de composturas, por delicadas que sean, en relojes y músicas; respondiendo siempre por el plazo de un año, como anteriormente queda dicho y tiene acreditado.

También se fabrican relojes de torre y cilindros de música.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

Cáceres 1861.—Imp. de D. Nicolás M. Jimenez.