

# EL ECO DE EXTREMADURA.

PERIÓDICO DE INTERESES MATERIALES.

Año II.

Se publica los días 6, 12, 18, 24 y 30.  
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 céntimos línea, los no suscritores 50 id  
PRECIOS DE COMUNICADOS. — Un real línea.

Miércoles 24 de Julio  
de 1861.

Se suscribe en esta Capital en la Redacción y administración, calle de la Audiencia núm. 9. Fuera en casa de nuestros corresponsales ó remitiendo el valor de la suscripción, en sellos de franqueo, al Administrador del Periódico.

Núm. 42.

## EL ECO DE EXTREMADURA.

Bajo diferentes aspectos ha sido tratada la cuestión del ferro-carril Extremeño por los ilustrados contendientes que han venido al debate. Como sirven las dos líneas en proyecto los intereses económicos del país; los generales de la Nación y los particulares de la provincia. Como sirven los no menos respetables intereses políticos y estratégicos. Como, atendido el movimiento probable de una y otra vía, sirven los intereses de las empresas constructoras. Todos estos puntos han sido tocados y discutidos, con gran fuerza de convicción por los adalides de ambos proyectos: poco ó nada queda que decir después de la serie de artículos que desde Enero acá viene dando á luz El Eco de Extremadura. La provincia, extraña como era á debates de este género ha abierto los ojos, y juzgará con acierto, ilustrada como está por tan luminosa y amplia discusión, sobre sus verdaderos intereses. En medio de todo, sin embargo, se levanta un problema, que nadie ha propuesto, y cuya solución por desgracia es harto difícil.

La ley general de ferro-carriles previene que las provincias inmediatamente interesadas en su construcción, concurren con la tercera parte de la subvención señalada á cada vía.

Esta subvención, si se tienen en cuenta las dificultades de uno y otro trazado; y más especialmente las de la llamada línea directa, que tiene sobre el Tajo y Alentejo una larga sucesión de túneles y viaductos, no ha de bajar seguramente de 500,000 rs. por kilómetro. De consiguiente, y calculando sobre esa base, las empresas constructoras deberán recibir por subvención de los 201 kilómetros que mide la citada línea desde Talavera á Cáceres 60.500.000 rs. y si ha de alargarse hasta Portugal, algo más de 90 millones.

Respecto á la llamada transversal, y con más propiedad extremeño-castellano-bética, parecen que no han de bajar de 250 kilómetros los que recorra dentro de la provincia, desde Baños á los confines de la de Badajoz, por el antiguo camino de la Plata. De consiguiente, la subvención ha de subir próximamente á unos 75 millones. De estas sumas, que en junto componen la de 165 millones, es preciso rebajar 15, que deberá pagar la provincia de Toledo, en concurrencia con el Estado, por los 50 kilómetros que median entre el último pueblo del partido de Navalmoral y Talavera de la Reina. Quedan, pues, 150 millones de subvención, de los cuales abonará una tercera parte la provincia de Cáceres, que asciende á 50 millones. Tenemos ya conocido, de un modo que se aproxima sin duda á la exactitud, el gravamen que la provincia de Cáceres va á imponerse. Este gravamen es de 50 millones, que conforme á la ley ya citada han de pagarse á las empresas constructoras á medida que se vayan haciendo las obras, cuyo término no debe alargarse más allá de cuatro á cinco años. De qué fuente brotará ese enorme caudal de oro? Esta es una pregunta apremiante. Para hacer caminos de hierro se necesitan, ante todo y sobre todo, aquellas tres cosas que Napoleón pedía al Senado de Francia cuando estaba comprometido en las guerras del Norte: *dinero, dinero y dinero.*

Se contesta: la desamortización es una mina inagotable, que va produciendo cantidades fabulosas. No cincuenta, sino cien millones tendrán disponibles y ociosos los pueblos de esta provincia, cuando se haya vendido el último monte. ¿Qué aplicación más útil y beneficiosa podría

darse para ese gran caudal que la de auxiliar y promover la construcción de una, dos y aun tres ó más vías ferreas? Bien venida sea la desamortización de los bienes de propios, si por ella hemos de ver surcada de ferro-carriles esta desierta provincia.

Alábadase la venta de los montes, si por ellos han de pasar silvando las locomotoras, como ahora silvan las gaitas del pastor y del cabrero. Pero no es esa la cuestión.

El caudal de los pueblos puede emplearse en acciones ú obligaciones del ferro-carril, y gastarse en subvencionar á la empresa. Del primer modo se aumenta con el interés, más ó menos crecido de las acciones, ó con el rédito fijo de las obligaciones, que no ha de bajar de un 6 por 100. Del segundo se extingue, porque la subvención, es como ha dicho bien el Sr. Gonzalez en uno de sus artículos, *donativo, dádiva, largueza*, con que se estimula al empresario de la línea. Subvencionar es dar y dar es entregar un dinero, que ya no se recobra.

¿Es conveniente, es equitativo, es justo, que los pueblos contribuyan con su caudal de propios, y en proporción á ese caudal, á la subvención de nuestras vías-ferreas? No vacilamos en contestar con una negativa absoluta. No: el caudal de los pueblos, que el Estado les entrega en equivalencia de sus bienes, es una propiedad tan sagrada como cualquiera otra: esos valores pertenecen á los pueblos, es decir, á una entidad moral, que se perpetúa por una larga serie de generaciones: la generación presente no puede consumir, agotar, esa propiedad, sin cometer un atentado contra el derecho de las generaciones que han de venir. La generación presente es mera usufructuaria, y nada más, de los bienes que le fueron legados para la conservación y perpetuidad del municipio.

Pero se dice que esas generaciones futuras no tendrán motivo de agravio, si en cambio de unos valores efímeros les dejamos surcado el país de ferro-carriles. Y la objeción tendría fuerza, si el beneficio que ofrecen esos medios económicos y rápidos de locomoción alcanzase única y exclusivamente á los bienes *comunales*. Cabelmente sucederá lo contrario. Los pueblos, en virtud de las leyes vigentes de desamortización, pierden la propiedad inmueble; y reciben en cambio créditos contra el Estado, valores mobiliarios de interés fijo, que ni disminuyen ni aumentan con el establecimiento de los caminos de hierro. Si continuaran poseyendo montes, pastos y labores, como hasta aquí, el beneficio sería cierto y positivo, tan cierto y positivo como el que había de recibir la propiedad particular el día tan anhelado, en que corran las locomotoras al través de nuestra provincia. De donde se sigue, que los pueblos, como tales, nada deben pagar para subvención de la empresa constructora; porque la carga, en principios de rigurosa justicia, debe ir con el provecho y el gravamen con la utilidad. Hay además otra consideración atendible. En esta provincia existen grandes propiedades, sin duda las más estensas y mejores, que pertenecen á forasteros. Si la subvención ha de pagarse cercenando la propiedad comunal, esa riqueza inmensa, esos pingües montes, quedarían relevados de todo gravamen. De modo, que hecharíamos la carga á un lado y la utilidad á otro; y estableceríamos como regla, que más pagasen los que utilizan menos. Para huir de este escollo, preciso es que la subvención afecte á toda propiedad, á toda riqueza contribuyente, ó más claro, que se pague con fondos del presupuesto provincial, recaudados por imposición directa, ó recargos sobre las contribuciones

ordinarias. Esto es lo justo, lo único hacedero y conveniente. Así se evitará también que las poblaciones pequeñas, que poseían grandes fincas de propios, y que por lo mismo eran más pobres, toda vez que allí no podía desarrollarse y estenderse la propiedad particular, contribuyan con cantidades infinitamente superiores á las que deberán pagar las poblaciones grandes, ricas é industriales, que por lo general no tenían aquella clase de bienes, ó los tenían muy escasos.

Y si todos los contribuyentes por territorial y subsidio, así vecinos como forasteros, así naturales como extraños á la provincia, hemos de sufrir la carga como reportamos el provecho, en justa proporción á nuestros haberes, la prudencia aconseja que midamos la extensión del sacrificio que se nos impone, y si el peso de la carga es tal que nuestras fuerzas pueden con ella. Si no estamos equivocados, el presupuesto provincial excede de dos millones y medio de reales, sin que haya posibilidad ni esperanza de rebajarle. Hemos dicho que la tercera parte de subvención, á cargo de la provincia, importaría unos 50 millones, á pagar en cuatro ó cinco años; 25 por la línea transversal y otros 25 por la directa. Esos 50 millones no han de entregarse precisamente en dinero, ni tal cosa sería posible. Se pagarán en obligaciones de ferro-carriles, ó de otro modo cualquiera, que grave á la provincia con el interés anual de los 50 millones, dejando el capital en manos de la empresa. Y aun cuando las obligaciones hubieran de cotizarse á la par, lo que hoy no puede esperarse, porque su precio corriente en la bolsa es 92,50, y á la par fueran recibidas por el contratista de las obras, en pago de la subvención, siempre resultaría un aumento de tres millones de reales en el presupuesto provincial, sobre los dos y medio que venimos pagando, es decir, que la cifra de nuestros impuestos provinciales se elevaría, solo con ese aumento, á cinco millones y medio de reales.

¿Es esto posible hoy? Seguros estamos que no, que no es posible, y que la pregunta sola, así formulada, asusta y llena de espanto á los contribuyentes. Y sin embargo, es preciso decir si á esa pregunta, ó decir *no* á los dos proyectos de ferro-carril.

¿Qué partido tomaremos? El partido extremo de abandonar ambos proyectos nos parece muy difícil, después de las esperanzas que se han despertado en el país. Además, quedaríamos postrados en medio de tanto movimiento, y detenidos cuando otros pueblos más animados corren por las vías del progreso en demanda de un porvenir mejor.

Pero el otro partido, también extremo, el de construir simultáneamente ambas líneas, es igualmente inaceptable, como es imposible el hecharnos en cima de repente esa carga de cinco millones y medio.

Conviene, pues, ser prudentes; ni tímidos ni arrojados, hacer algo, y marchar con paso seguro y firme; pero midiendo de antemano la distancia que hemos de recorrer, y contando con nuestras fuerzas. En una palabra, acometer por ahora la construcción de una de las dos líneas, y aplazar la otra para mejores tiempos.

Así pues, debemos discutir con calma y sin pasión cuál de las dos está llamada á desarrollar mejor y más pronto nuestra riqueza: cuál lleva en sí más condiciones de existencia: cuál afecta menos los intereses creados: cuál tiene mejor acogida en las provincias vecinas que han de concurrir á su construcción; cuál tropieza con menos obstáculos legales y materiales: cuál atraviesa la zona más rica y más poblada de la provincia: cuál satisface mejor y más directamente

los intereses de los pueblos adictos á la linea postergada; cuál ofrece la perspectiva de un gran movimiento comercial y por lo tanto vale la pena de gastar en ella el dinero. Y despues de este exámen, y de mirada la cuestion por todos lados, dar preferencia á aquella que lo merezca, y convertir á ella el apoyo de nuestras simpatias.

Sinceramente creemos que pensar hoy en la construccion de ambas lineas, es correr el peligro cierto de quedarnos sin ninguna.

Los pueblos de esta provincia, siguiendo el ejemplo dado por la capital, comienzan á remitirnos las exposiciones que han dirigido al Ministerio de Fomento, manifestando lo que la generalidad piensa sobre el proyecto de la linea férrea Extremeño-Castellana.

Sin comentarios de ningun género, vamos á dar cabida en nuestro periódico á esas exposiciones, que dicen más alto de lo que pudiéramos nosotros, cuál es el medio eficazmente útil de que se dispone, para favorecer los intereses de esta provincia, hoy que se presentan á la consideracion del país dos lineas disputándose la preferencia, al ver próxima la hora de que una de las dos se realice.

Ante las elocuentes palabras de nuestros pueblos, nos creemos obligados á enmudecer. Ellos, mejor que nadie, dicen á los pocos sostenedores de la linea apellidada directa, dónde está y de que modo debe darse desarrollo á la riqueza de esta provincia.

Nos limitaremos á hacer observar que entre las personas que firman esas exposiciones, figuran todos ó casi todos los individuos importantes de las poblaciones á que pertenecen. Así es, que entre las firmas encontramos, las de las autoridades locales y militares, las del ilustre Cabildo de Plasencia, las de los más acaudalados propietarios, las de los hombres dedicados á la ciencia, al comercio y á la industria, que son los que, en nuestro juicio, pueden fijar con mejor acierto, dónde están las conveniencias de este país.

## EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO.

Los infrascritos, vecinos y habitantes de la ciudad de Plasencia, en la provincia de Cáceres, faltarian á sus sentimientos y deseos si, cuando la atencion pública está vivamente preocupada con los dos proyectos de lineas ferreas que han de atravesar la provincia, el uno llamado extremeño-castellano, y el otro desde Madrid á la frontera de Portugal por Talavera y Trujillo, no espusieran á V. E. la urgente necesidad y conveniencia, para la provincia en particular y para la nacion en general, de que, la primer linea que se construya, sea la extremeño-castellana. Con efecto, Excmo. Sr., partiendo esta de la linea del Norte en Castilla, atravesando una de sus comarcas mas fércas; pasando por la industriosa y floreciente Béjar, por Plasencia, rica en toda clase de producciones, mercado esclusivo de la derecha del Tajo, centro á donde acuden diariamente los importantes, cuantiosos y variados productos del valle que toma su título y de la Vera del mismo nombre; siguiendo á Cáceres, Capital de la provincia y enlazándose en Mérida con las lineas de Lisboa y Sevilla, vendrá á ser en su dia el ferro-carril de servicio general de mas importancia en España, puesto que, á la vez que nos unirá con el vecino reino de Portugal, pondrá en comunicacion directa el Norte y Mediodia de la Peninsula, ventajas que no está llamada á realizar la linea de Madrid por Talavera y Trujillo, que nunca podrá considerarse sino como de servicio particular para muy limitada parte de las provincias de Cáceres y Toledo. Los esponentes no creen preciso molestar mas la atencion de V. E., aduciendo otras infinitas razones de conveniencia pública, que existen para preferir este trazado, porque esperan en su dia esponerlas á la consideracion de las Cortes y del Gobierno, siendo hoy su único objeto rogar á V. E. se sirva mandar unir esta manifestacion al expediente que se haya formado sobre el ferro-carril de esta provincia.

Dios guarde á V. E. muchos años. Plasencia 15 de Julio de 1861.—Juan Sanchez Ocaña.—

José de Vera y Lopez.—Rafael Eusebio Campo.—Vicente de Silva.—Juan Coronado.—Ramon Rodriguez Leal.—Antonio Amador.—Francisco Alvarez Elvira.—Tomás Aquino Moreno.—Juan Sanchez.—Joaquin de Silos Guillen.—Juan Sevillano y Montoya.—Luis Moreno.—Carlos Pato.—Juan Antonio Rosado.—Antonio Moreno Gamonal.—Juan Antonio Lopez.—Juan de Silva.—Francisco Gómez Blasco.—Antonio Varona y Bargas.—José Diaz de la Cruz.—Manuel Perez Alcalá.—Pedro Garcia Mora.—José Alvarez.—Luciano Maria Torres.—Estanislao Miguel Perez.—Ramon Jimenez.—Ignacio Lopez.—Pedro Maria de Jesus.—Miguel Garcia.—Manuel Sabino Ramos.—Francisco Blazquez.—Atanasio Sanchez Castillo.—Bernardo Pinto.—Dionisio Baile.—Pablo Burgueño de Acebedo.—Felipe Leon.—Estéban Castro.—Luis Alvarez de Aguado.—Eugenio Capitan.—Guillermo Puchart.—Lucas Rodriguez del Castillo.—Rafael Garcia.—Manuel Matias y Muñoz.—Cándido Osuna.—Fidel Sanchez.—Manuel Reyes Morgado.—Francisco Silva Fernandez.—Andrés Sanchez Ocaña.—Antonio Espiritusanto.—José Maria Izquierdo.—Pedro Herrero.—Pedro Sanchez Colmenar.—Baltasar Sanchez Bueno.—Francisco Hernandez.—Isidro Pis.—Baltasar Burguete.—José Amador.—Manuel Eusebio Sibert.—Andrés Aguirre.—Felipe Redondo.—Juan Serrano.—Eugenio Simon.—Tomás Martin Portugués.—Lorenzo Arroyo.—Antonio Luengo.—Manuel Hernandez.—Santiago Alvarran.—José Maria Sanchez.—José Maria Ballesteros.—Manuel Claro y Suarez.—Nicolás Gordillo.—Miguel Sanchez.—Anacleto Chaves.—Manuel Barrio.—Juan Bautista Pinguetti.—Leandro Antonio Alcazar.—Ambrosio Collazos.—Antonio Garzon.—Tomás Regidor.—Antonio Muñoz.—Galo Collazos.—Antonio Ruano.—Juan Merino.—Roque Martin Morato.—Agustin Baño.—Tomás Sanchez de Osuna.—Antonio Lopez.—Ventura Calle.—Wenceslao Sanchez.—Florencio Casado.—Tomás Sanchez y Peñasco.—Teodoro Villanueva.—Cayetano Gil.—Alejandro Roldan.—Blas Silos y Guillen.—Vicente Corona y Gomez.—Liberato Fernandez Garcia.—Rafael de Losada.—Eugenio Sanchez Blanco.—Meliton Ollerros.—Santiago Yavez.—Benito Barrantes.—Zoilu Luengo.—Juan Espada.—Tomás Berrocoso.—Antonio Leon Garcia.—Juan Manuel Gil.—Pedro Lorenzo Gil.—Romualdo Ricardo Madrid.—José Sabas Fernandez.—Angel Rodriguez.—José de la Calle.—Juan Antonio Jimenez.—Domingo Maria Ribera.—Faustino Arraz.—José Montoto y Suardiaz.—Evaristo Burgueño.—Santos Piélagos.—José Sergio Morgado.—José Maria Alcalá.—Juan Hernandez Prieta.—José Maria Hidalgo.—Enrique Grovve.—Julian Vegas Alcalá.—Fernando Gato Ruiz.—Juan Alonso Rodriguez.—Lucas de Torres y Carvajal.—Angel Garrido.—Santiago Herrero.—Lázaro Estévez.—Antonio Castillo.—Dámaso Gilete Amado.—Alfonso Ramos.—Carlos Sanchez.—Pedro Merino.—José Niceto de la Concha y Castañeda.—Francisco Fernandez Silva.—José Izquierdo y Nieto.—José Miguel Mariño.—Antonio Silva Fernandez.—José Perez.—José Escalante.—José Maria Barrio.—Agapito Plaza.—Julian Rodriguez.—Vicente Perez Alcalá.—Tomás Serrano.—Felipe Chorro.—Antonio Vereá.—Valentin Blazquez.—Miguel Cándido Fernandez.—Francisco Elvira y Romero.—José Clemente de la Calle.—Francisco Pacheco Ceballos.—Bernardo Anselmo Montero.—Cirilo Garcia.—Manuel Gil.—Ciriaco Gil.—José Maria Diez.—Julian Polo Cantos.—Pedro Ramos de Collazos.—Antonio Burguete.—Juan Izquierdo y Nieto.—Domingo Bonifacio Barona.—Manuel Serrano.—Laureano Gil.—Faustino Sigüenza.—Juan Semedo.—Francisco Chamorro.—Juan Mozas.—Anselmo Saiz Fernandez.—Vicente de Sainbade.—Antonio Martin Barrado.—Luis Martin Pulido.—Sebastian Gallego.—Luciano Sanchez.—Nicolás Garcia Verdugo.—Gregorio Quijada.—José Rodriguez de Casas.

## EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO.

Los que suscriben, vecinos de la Aldea del Cano, en la provincia de Cáceres, ante V. E. con el mayor respeto esponen: Que como amantes

de los verdaderos intereses de su patria, al presenciar la lucha sostenida hoy por los mismos extremeños sobre que linea férrea será más conveniente á esta provincia, si la llamada directa por unos ó la conocida como transversal por otros, se creen en el deber de fijar en este asunto una opinion, cuya sola tendencia es el engrandecimiento del país. La via que partiendo de Madrid, venga por Talavera de la Reina y Trujillo á Cáceres, para seguir desde este punto á Lisboa, en nada puede beneficiar los intereses de Extremadura. La provincia de Cáceres por esta parte, carece relativamente de toda riqueza. No se encuentra en ese trayecto ni un pueblo siquiera, cuya produccion ó consumo basten á sostener el movimiento indispensable para hacer que se mantenga la costosa vida de un ferro-carril. Así pues, el trazado que nos ocupa, si llegara á realizarse, vendria á agotar la riqueza de nuestros pueblos, á consumir los medios de que disponen hoy para emprender el desarrollo de esa riqueza misma. Caminos vecinales, cultivo, ganaderia, comercio, industria, todo tendria que perecer ante esa linea, en mal hora proyectada, por que con toda nuestra riqueza podriamos dificilmente atender á los inmensos gastos de su construccion.

Y en cambio de tales perjuicios, ¿qué ventajas ibamos á reportar? Una solamente; la de enlazar dos veces á Madrid con Lisboa. No es este el lugar oportuno, ni entra en nuestro ánimo, hacer mérito de si es ó no conveniente, por razones políticas, el establecimiento de esa *duplicidad*; pero sin detenernos en ella, hallamos sobradas causas para impugnar la razon de ser en que la linea directa se apoya. La linea concedida entre Badajoz y Portugal, es la llamada á unir nuestro reino con el lusitano, y esto se ha fijado así antes de ahora. Crear una nueva linea, para obtener un beneficio idéntico, seria establecer un paralelismo, que, barrenando lo dispuesto en nuestras leyes, causaria el espanto y el retraimiento en las empresas constructoras existentes hoy en toda Europa. Pero haciendo la cuestion puramente local, ¿se descubre algun beneficio para esta provincia en la union del vecino reino con España, por medio de una via destinada á cruzar las mas estériles comarcas de Extremadura? Ninguno seguramente.

Desde Castilla, por el Puerto de Baños, Plasencia y Alconetar á Cáceres, y de aquí á Mérida, comprendé el trazado que denominan transversal. Si el fomento de la riqueza conviene no solo á una provincia determinada, sino á la nacion entera, esta es sin duda alguna la linea llamada á reportar las ventajas que apetecemos. Ese trazado toca desde su nacimiento en pueblos de una laboriosidad infatigable; pueblos que solo esperan ver que se les tiende una mano amiga, que se les facilitan sus comunicaciones, hoy tan penosas, para elevarse á una altura que promete ser extraordinaria, á juzgar por los adelantos que hasta ahora han conseguido, apesar de la lucha que sostienen con los inconvenientes de sus accidentados terrenos. Allí está nuestra verdadera riqueza, una riqueza virgen, tan olvidada como fércunda, y esas comarcas, que cruzando el país de Norte á Mediodia, son centro de lo que ha de constituir la futura prosperidad de nuestro suelo, marcadas están desde tiempo inmemorial como las únicas poseedoras de la importancia necesaria para denominarse corrientes de nuestra industria y de nuestro comercio; de nuestra ganaderia y de nuestro cultivo.

Estas razones, y otras muchas que el país ha oido en la discusion favorablemente terminada para la linea Extremeño-Castellana y Bético-Extremeña, nos han movido á distraer la atencion de V. E. para rogarle se sirva disponer lo oportuno, á fin de que esta manifestacion se una el expediente del ferro-carril de esta provincia.

Dios conserve la vida de V. E. muchos años. Aldea del Cano 17 de Julio de 1861.—Francisco Zamorano y Arellano.—Juan Antonio Polo.—Juan Jara.—Lorenzo Gil.—Agustin Bazaga.—Juan Solana.—Por Ramon Higuero, Francisco Zamorano.—Juan Francisco Roman.—Benito Diaz.—Benito Higuero.—Antonio Rodriguez.—Francisco Bravo.—Cipriano Mola.

no.—Isidoro Bazaga.—Manuel Moreno.—Estevan Gil.—Miguel Luengo.—Julian Salazar.—Claudio Corvacho.—Martin Bazaga.—Isidoro Marquez.—Alfonso Arto.—Silvestre Córdoba.—Juan Salazar Higuero.—Fernando Higuero.—Vicente Sanguino.—Antonio Jimenez.—Juan Higuero.—José Solana.—Pascual Bazaga.

## FERRO-CARRIL de la provincia de Cáceres.

### I.

Vuelvo á la cuestion de nuestro ferro-carri, faltando al propósito que habia formado, de no volverme á ocupar de ella, hasta que se acercase el dia de discutirse en las Cortes.

Pero han sido de tal naturaleza las impugnaciones que se han hecho á la línea directa internacional que he sostenido siempre, y tales los medios que se han puesto en juego para combatirla, desde que dejé esta discusion, que me veo obligado á hacer ciertas observaciones, sobre tan importante cuestion, en cumplimiento del compromiso moral que he contraido de no abandonarla hasta su terminacion.

Y por cierto, que hoy, voy ha presentarme como el mas ardiente defensor de la línea transversal, de esa línea que se ha llamado Castellano-Extremeña ó Bética-Extremeña, de esa línea, que partiendo de la del Norte atraviase parte de las Castillas, las provincias de Cáceres y Badajoz y vaya á terminar á Sevilla en direccion Norte Sur. Ha quedado tan mal parada por sus defensores, que á la verdad, me dá lástima; y un deber de caridad, me impele á salir hoy en su defensa.

Y no crean mis paisanos encontrarme en delito infraganti de contradiccion. La he combatido, es verdad, pero ha sido cuando se nos ha presentado en abierta oposicion á la directa. Pero recordarán bien, que he indicado en mis artículos, que el único medio de que llegara á construirse, era el de facilitar la construccion de la directa internacional, con la que no se hallaba en oposicion de intereses; hasta el punto de afirmar, que era imposible que dejara de construirse, el dia que se hallasen concluidas la del Norte y la directa de Madrid á Lisboa por esta provincia, por la necesidad apremiante de comunicar estas dos importantes líneas, entre si, no habiendo otro punto practicable á este objeto, en la gran divisoria que nos separa de Castilla que el puerto de Baños. Y por último, adelanté tambien la idea, en uno de mis artículos, apoyando el trazado de la derecha del Tajo, de la directa, que este tenia la ventaja, sobre el de la izquierda, de dar hechos 78 kilómetros para la transversal, que eran los que mediaban entre Plasencia y Cáceres.

Sin embargo de esto, se nos ha querido presentar á la consideracion de la provincia, á los apoyadores de la línea directa, como fuertes impugnadores de la transversal, hasta el punto, de considerársenos muchas veces en baja, respecto á las probabilidades de éxito de nuestras pretensiones. Esto merecia, faltar al mas firme propósito de no volver á ocuparnos por ahora de esta cuestion, para convencerles, de que se hallan lastimosamente equivocados, y mas, de que no han sabido defender la causa de la línea que patrocinan.

¿En qué puede oponerse la línea directa á la transversal? ¿Qué dificultades puede crear la construccion de la primera á la segunda? Esa oposicion, esas dificultades, seria preciso evidenciarlas, para deducir su contrariedad. ¿No es verdad, que la primera, partiendo de Madrid y concluyendo en las fronteras de un reino extranjero, tendria por estas circunstancias, segun la ley general de ferro-carri, el carácter de línea de servicio general? Pues con tal carácter era subvencionable por el Estado: la provincia no tenia necesidad de

pagar esta subvencion: podia disponer de sus fondos de propios, ó para pagar la subvencion que se señalase á la transversal, ó para emplearlos en acciones ú obligaciones de la una ó la otra línea. Esto es indudable por la ley. ¿Qué inconveniente, pues, bajo este punto de vista, puede oponer la línea directa á la transversal? Ninguno. ¿Y respecto á su movimiento, pueden llegar á perjudicarse? ¿Pueden llegar á perjudicar ni á los intereses generales ni á los particulares de esta provincia? Tampoco. Los intereses internacionales entre Madrid y Lisboa, nunca podrian ser servidos por la línea transversal; ni menos las corrientes comerciales de Norte á Sur, podrian afluir con ventaja á la línea directa. Respecto á nuestros intereses provinciales, se les podría dar la enhorabuena, con la construccion de las dos líneas, y mas todavia, si fuese posible construir mayor número. ¿Dónde está, pues, la razon de oposicion á la línea directa? ¿No perjudican notablemente los intereses de nuestra provincia, los que le hacen tal infundada oposicion? Contéstesenos categóricamente, señalándose la razon ó el fundamento de esa oposicion, ó el perjuicio que puedan sufrir los intereses provinciales en la línea directa. No se dará esa razon, no se señalarán esos perjuicios. Y si no se hace, el que continúe en oposicion á esa línea, el que estravie la opinion del pais sobre sus ventajas, habrá derecho para acusarle de conspirador contra el desarrollo de nuestro interés, contra el porvenir de la provincia. Si, la desunion debilita siempre la mejor de las causas; la desunion da armas á los intereses contrarios. ¿Queréis, dar el angustioso espectáculo en que se presenten ante el pais, nuestros representantes divididos en esta cuestion? ¿Queréis, dar las armas de nuestra desunion, á nuestros constantes enemigos, para que nos venzan? ¿Queréis, sepultar por otra vez mas, por causa de nuestra desunion, el porvenir de esta desgraciada provincia? ¡Oh! ¡Si hubierais estado al alcance de los disgustos y sinsabores que vuestros diputados constituyentes sufrieron en 1856 por esta misma cuestion! ¡Si os pudierais apercibir de lo que influye en esta clase de cuestiones, la mas ligera divergencia! Estoy seguro, que entonces, oyendo la voz de vuestro patriotismo, sepultaríais toda clase de diferencias, para presentar á toda la provincia unida y compacta en esta cuestion ante la representacion del pais. Haced lo que querrais: el porvenir de esta provincia pesará siempre sobre los que impidan el que llegue á la altura que merece por sus poderosos elementos de riqueza.

Hemos demostrado que no existe contrariedad entre las dos líneas; que son armonizables sus intereses; que ambas, una mas, otra menos, sirven ventajosamente, los intereses generales del pais, y con especialidad los de esta provincia.

Pero concretándonos á la transversal, á la castellano-extremeña ó bética-extremeña. Se ha defendido por sus sostenedores, en el terreno que debia, en el único en que podia presentar probabilidades de construccion? Se ha defendido impugnando á la directa, á la internacional; no llegando á comprender, que con esta impugnacion, oponian el mayor obstáculo á que se construyese. Tan nuevos son en esta clase de cuestiones, que crean posible, hoy, que haya empresa, que seriamente piense interesarse en la construccion de una línea transversal, que partiendo de Medina del Campo ó de Arévalo, vaya á terminar en Sevilla? Es posible, hoy, repetimos, la construccion de esta estensa línea, por una ni por varias empresas, separándose tanto como se separa del punto central de todas nuestras líneas de servicio general? ¿Es posible, por último, que haya sociedad que, hoy, atendido el estado de nuestra riqueza, de nuestros negocios, de nues-

tra clase de comunicaciones, quiera cargarse con el enorme peso de su concesion, ni menos el que se obligue, á construirla en el término que de ordinario marcamos á nuestras concesiones?

Y es de tener muy en cuenta, que esta línea, no puede dársele el carácter de servicio general y por lo tanto, que no es subvencionable por el Estado; y si se subvenciona, no podrá señalársele una subvencion muy crecida, y esta subvencion, tendrá que ser pagada en su mayor parte por las provincias que atraviesa. ¿Se concibe que haya empresa, que con esta circunstancia, se atreva á arrostrar el gran compromiso de construirla? ¿Le podrá servir de gran estímulo á este objeto, el movimiento que pueda esperar de la trashumacion de los borregos, como se ha llamado por alguno de sus defensores al ganado lanar?

Nosotros hemos tenido desde el principio la conviccion, que por este medio, no se hacia esa línea. Hemos creído, sí, que llegaria á construirse, por comunicaciones transversales entre las diversas líneas generales que partieran de Madrid al Norte y Sur de la Península; y que era hasta fácil, empezarla desde luego, solicitando estos ramales como parte integrante de las líneas de servicio general, y como tales, subvencionables como ellas, como se hizo con el ramal de Mérida á Alconétar y el de aquel puerto á Sevilla en la ley de concesion de la línea del valle del Guadiana. Bajo este punto de vista, cuantas mas líneas generales partieran de Madrid en las direcciones citadas, mas fácil era la construccion de la línea transversal, llegando con el tiempo á completar esta importante comunicacion. Así ha debido llegar á comprenderlo nuestra diputacion provincial, cuando ha acordado, en su última sesion, solicitar del Gobierno la presentacion á las Cortes del correspondiente proyecto de ley para hacer la concesion de la línea directa de Madrid á las fronteras de Portugal por esta provincia, y á la vez el transversal de Cáceres á Béjar, obligándose con los recursos de la provincia á ayudar la construccion del uno y el otro por los medios que el Gobierno y las Cortes crean convenientes.

Pero se nos dirá, tal vez, que existen empresas que desean la construccion de esa línea transversal, y que la prueba evidente de ello la debemos ver en los estudios, que la empresa del Norte y la de la línea de Ciudad-Real á Badajoz, está actualmente haciendo de su trazado. ¿Qué objeto, sino, pueden llevarse estas empresas al practicar sus estudios? ¿Quién mejor que ellas, podrá calcular si les tiene ó no cuenta su concesion y construccion?

En efecto, sabemos que están practicando ó rectificando sus estudios. Tambien, que esas empresas, son las que mas están concitando la opinion de la provincia, á favor de la línea transversal y en contra de la directa é internacional.

Tratándose de una cuestion tan importante para el porvenir de nuestra provincia, licito nos será, el juzgar sus opiniones, sus deseos y sus tendencias, por sus antecedentes. Nada mas justo y eficaz, para que podamos deducir si en efecto, formalmente, intentan solicitar su concesion, y por este medio, acercarse su construccion, fomentando nuestros intereses, cual alguna de ellas ha manifestado en cierto documento.

Pero este artículo es ya demasiado estenso, y tengo que dejar estas importantes apreciaciones para otros.

CÁRLOS GODINEZ DE PAZ.

**RAPIDA OJEADA**  
sobre Extremadura, su pasado, su presente y su porvenir.  
(Continuacion.)

### III:

La prosperidad y bienestar de los habitantes

de España no podía menos de excitar los deseos y la avaricia de extranjeros que no la gozaban; y por que á su rico suelo y templado clima unia esta nación una abundancia de metales preciosos que parece fabulosa.

Leemos en la Sagrada Escritura que era tanta la plata y el oro que las flotas de Heran, rey de Tiro, llevaban de España á Salomon cada tres años; que no tenían estimación alguna en Jerusalem estos metales. (1)

Segun el erudito franciscano Fray Juan Ortiz de Tovar en su historia inédita de la Beturia Turdula, (2) apoyado en el testimonio de varios autores que cita, refiriéndose á la sierra del Cañaverol de Leon, (último pueblo de Extremadura en su confin con Andalucía), dice: «Esta sierra tiene á su parte oriental las puertas y entradas de las grandes minas que aseguran ser unas de las que mandó abrir el rey Salomon, para sacar de sus entrañas el oro y preciosos metales para la fábrica y alhajas del templo Salomónico; las que fueron seguidas de fenicios, cartagineses, romanos y moros, y por dos ó tres veces despues de estos, los cristianos. Estas minas que son pasmo de la admiración...»

Habia, pues, en la costa de Africa, un pueblo esencialmente comerciante, tan valiente é ilustrado como ambicioso y pérfido que se llamaba Cartago. Este pueblo, que se hallaba en el apogeo de su poder y que tenia necesidad de conquistas, codició las riquezas españolas, y bajo mentidos pretextos, y de un modo que ni precisa ni aclara completamente la historia, ocupó parte de sus costas el año 516 antes de Jesucristo, y aunque no sin oposicion se fué extendiendo y estableciéndose por la Bética, pero sin adelantarse mas.

Cuando 256 años despues los romanos le declararon la primera guerra púnica, que duró 23 años, los descendientes de Cartago que estaban en España, y por consiguiente los de la Bética fueron en ayuda de sus hermanos á la ciudad que fundara Dido, y contribuyó y aceleró su marcha el valor de los bétures que utilizaron este acacimiento para sacudir un yugo que impacientes sufrían, no obstante el largo periodo de su dominación, durante la que no consta fundasen ningun pueblo en lo que es Extremadura.

Terminada esa guerra, los cartagineses tornaron á España con un poderoso ejército á las órdenes de Amilcar Barca el año 257, que entró talando las poblaciones y los campos, y asolada y dominada gran parte de la Bética, invadieron la hoy Extremadura, mas los Vettones (3) capitaneados por Orison, les oponen gloriosa resistencia, y cuando sus enemigos sitiaban la ciudad de Helice (cuya posicion se ignora) los atacan y destruyen y perseguido Amilcar cayó del caballo al atravesar el rio Tagus, hoy Tago; y pereció en sus aguas el año 229.

Asdrubal le sucedió en el mando de las derrotadas huestes cartaginesas, y reforzado considerablemente tomó la ofensiva, y á pesar del denuesto de los Vettones y arevacos, despues de rudos combates y apoderado de doce ciudades de la vettonia, los sojuzgó, pereciendo Orison en el Guadiana.

Los pueblos situados entre el Ebro y los Pirineos que aun resistían la dominación cartaginesa se hicieron aliados y amigos de la republica romana, ya entonces poderosa, émula y rival de Cartago y que deseaba un pretexto cualquiera para introducirse en España; conquistarla, apoderarse de sus inmensas riquezas y utilizar en nuevas conquistas el indomable valor de sus hijos.

Pronto se le presentó ese pretexto. Anibal sucesor de Asdrubal sitió y tomó el año 221 á Sagunto, ahora Murviedro, aliada de los romanos, cuya heroica defensa la inmortalizó y dió á España una de las mas gloriosas páginas de su historia. La orgullosa republica de Rómulo se quejó

y vino á hacer la guerra á los cartagineses el año 257 con sus temidas legiones dirigidas por Publio y Gneo Scipion.

V. M.

(Se continuará.)

Los estudios del ferro-carril hechos por D. Venancio de la Tejera, en el trayecto comprendido desde Mérida á esta capital, nos han demostrado que es falsa la existencia de los obstáculos casi insuperables, que otros ingenieros han supuesto en el terreno. Los accidentes de este pueden salvarse con facilidad y economía. Tendremos lugar de dar á esta noticia sus interesantes detalles, tan luego como queden terminados los estudios de gabinete, que ya se están practicando.

LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, del día 27 de Junio último, haciendo uso de informes completamente falsos, dirigió un ataque tan fuerte como injusto al director de nuestro periódico. Este Sr. confió á uno de sus compañeros de la corte el encargo de obtener una cumplida satisfaccion, y las gestiones hechas en este sentido han dado por resultado la publicacion del siguiente suelto, que aparece en las columnas de *La Correspondencia* perteneciente al 22 del mes actual.

«Se nos ha presentado una persona competentemente autorizada por el director de *El Eco de Extremadura*, y de los documentos que ha puesto á nuestra disposicion, resulta; que si bien es á la vez director del periódico citado y empleado, ni falta á sus deberes de tal, como lo prueba el continuar hoy en el servicio, ni el objeto de la publicacion que dirige es otro que el de defender segun su conciencia los intereses de la provincia de Cáceres, que es donde dicho periódico se publica.»

«Hacemos, pues, con mucho gusto esta rectificacion de lo que dijimos en *La Correspondencia* del 28 de junio último.»

#### GACETILLA.

**Suicidios.** En la madrugada del lunes 22 ocurrieron dos en las inmediaciones de esta capital, cuyo recuerdo nos espanta todavía. Un cajista, de los pocos que existen en Cáceres, sostenía relaciones de amor con una moza de servicio, natural de Malpartida: ambos concurren en la tarde del domingo á la ermita de la Virgen de la Montaña, donde permanecieron hasta las nueve de la noche. Esta tardanza fué causa de que los amos despidieran á la muchacha, que en aquella hora volvió á reunirse con su amante, y juntos emprendieron un nuevo paseo por la carretera de Madrid, con direccion al sitio llamado del Cuartillo. Allí pasaron la noche, y al despuntar el día, se despojaron de las ropas exteriores, se amarraron fuertemente, con el pañuelo que ella llevaba al cuello, y abrazados se arrojaron al pozo donde se surten de agua los ganados que pastan en las inmediaciones del referido sitio. Al día siguiente fueron sacados los dos cadáveres, que conservaban aun el estrecho abrazo con que aquellas dos personas se habian unido para arrancarse la vida.

En el sumario á que ha dado lugar este lamentable acontecimiento, obra una carta,

firmada por el cajista, y dirigida á la madre de este desgraciado, que dice: «nos es imposible hallar la felicidad en la tierra, y esta triste conviccion nos obliga á poner fin á nuestros días.»

La última voluntad de los dos amantes, escrita en la misma carta, consiste en el encargo de que se destinen los 60 rs. únicos de que disponían, á la celebracion del entierro de los dos cadáveres, dentro de una misma fosa.

Este suceso, extraño y espantoso, ha causado una impresion profunda en los vecinos de nuestra capital.

**CATASTROFE.** Una terrible ocurrió el 15 en el término de Belmez, que ocasionó la más triste impresion en aquellos habitantes. A consecuencia de una explosion de gas hidrógeno carbonado, cuatro trabajadores hallaron la muerte en la mina Santa Elisa, quedando ocho hombres heridos de más ó menos gravedad.

**TEATRO.** La abundancia de materiales nos obliga á retirar la revista que para el presente número teníamos escrita. En la semana anterior se puso en escena, con un éxito brillante, el drama original de D. Luis Eguilaz, titulado *Las Querellas del Rey Sabio*. Distinguiéronse en su ejecucion los Sres. Mate, Ruiz y Campillo, que fueron aplaudidos por el público. Mañana jueves, debe representarse el drama en tres actos y en verso, de D. Fernando Osorio, nominado *La Aurora de la Fortuna*. Mucho celebramos que se ponga en escena esta escogida produccion. La concurrencia es cada noche más numerosa.

**DE «INGENIO»... «INGENIERO.»** Hace pocos días se presentó en la cercanías de Oporto un sugeto que se puso á colocar banderines en las mejores tierras. Interrogado por los dueños de éstas les contestó, que era para señalar la linea que habia de seguir el ferro-carril. Reunieron los terratenientes y acordaron ofrecerle dinero para que llevase la vía por otro punto. El supuesto ingeniero fijó la cantidad y despues de recibirla tomó las de Villadiago; pero los estafados empezaron á sospechar, aunque algo tarde, y como diesen parte á la policía, esta logró al fin echar mano al industrial.

MANGEL MUÑOZ BELLO.

#### MERCADO DE ESTA CAPITAL.

	Precios medios.	Rs. y n.
Fanega de trigo	49	
Idem de cebada	31	
Idem de avena	18	
Idem de centeno	33	
Idem de garbanzos	70	
Arroba de arroz	32	
Idem de patatas	4	
Idem de aluvas	22	
Idem de aceite	62	
Idem de vinagre	14	
Idem de aguardiente	80	
Idem de vino	40	

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO

CÁCERES.—1861.  
Imprenta de los Sres. Bello, hermano y socio.

(1) Paralipomenon, libro 2, cap. 9. Libro 3 de los Reyes; cap. 10 v. 22.

(2) País que empezaba al S. de Guadiana y concluía en Fuente de Cantos, y de allí la Beturia Bética.

(3) Region comprendida desde la orilla derecha del Guadiana hasta cerca de Plasencia.

(4) Segun otros autores la muerte de Amilcar fué en el Guadiana, lo que dudo.