

# 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.

Jueves 12 de Setiembre  
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. 50.

## EL ECO DE EXTREMADURA.

Descendemos siempre con sentimiento á cuestiones que solo pueden llamarse personales, y es nuestro sentimiento mayor cuando esas cuestiones nacen de otras importantísimas, en que se ventila el futuro bienestar de nuestro país. Las discusiones, al llegar á este estado, pierden mucho, pierden el todo de su grandeza, y desde la colosal altura en que se hallan precipitanse al bajo lodo que agitan y remueven las pasiones de mezquinas individualidades.

En la cuestion de líneas ferreas de las provincias de Extremadura, acontece, por desgracia, el mal de que nos lamentamos.

Aquí existe una fraccion que, considerándose tan poderosa como insignificante la creemos nosotros, quiso hacer la cuestion de ferro-carriles, cuestion de personalidades, y acometió en esta forma la defensa de una vía directa, cuya construccion, según datos oficiales, había en gran manera de realizarse á espensas de los fondos de los pueblos de esta provincia.

El pensamiento encontró fuertes opositores; se entabló una lucha digna y franca, que tuvo por estadio á nuestro periódico; los pueblos de Cáceres aprendieron cuales eran sus verdaderos intereses, que en materia de ferro-carriles los desconocían absolutamente, y el proyecto de línea directa, halló tan diezclado el número de sus secuaces, que hoy solo cuenta con los pueblos cuyas tapias quieren verse ennegrecidas por el humo de las locomotoras.

Cuando no hay razones de que disponer para la defensa de una opinion determinada, y sin embargo se quiere que esa opinion prevalezca, escusado es decir el terreno á que pasan estas cuestiones.

Así es, que en Cáceres, cuando los defensores del ferro-carril directo no tuvieron razones que oponer á la construccion del transversal, apadrinaron la idea de este, en union con la de aquel. Se les demostró matemáticamente la imposibilidad de llevar á cabo las dos líneas y, en la alternativa de construir una ú otra, volvieron á presentarse las razones tangibles que están de parte de la Extremeño-Castellana; y entonces, al verse lanzados de su última trinchera, rompieron el dique que los contenía dentro del límite establecido por la razon y por una medida, que en ellos apareció siempre muy quebradiza, y se precipitaron en esas cuestiones personales, tan ajenas á la que como principal llamaba la atencion de nuestra provincia.

Ya se vé, algo era preciso decir, y así lo creyeron ciertos defensores de la vía directa, que no tendrían de su parte la opinion de nuestro colega *El Diario Español*, si este periódico hubiera alcanzado oportunamente noticias de la polémica que aquí se ha sostenido, si conociera á *El Eco de Extremadura* y si hubiera formado por sí el juicio que ha emitido, juicio que desde luego nos atrevemos á asegurar no pertenece á *El Diario*, sino á su apasionado corresponsal de la capital de Cáceres.

Pero *El Diario*, desconociendo á *El Eco*, y por lo tanto desconociendo la importancia de

la discusion que Extremadura ha escuchado, no puede apreciar cuanto vale el proyecto de la línea ferrea Extremeño-Castellana. Así es, que, siguiendo extrañas inspiraciones, llama ficticia á nuestra cuestion de ferro-carriles, porque asegura que la línea directa tiene de su parte el voto de 162 ayuntamientos, el de la Diputacion provincial, el del Ayuntamiento de Cáceres y el de los mayores contribuyentes de la provincia; añade que la Junta de esta capital trabaja de acuerdo con la empresa del Guadiana, sin merecer las simpatías de nuestro pueblo; que las exposiciones que se dirigen al Ministerio de Fomento están arrancadas por agentes á miserables labriegos, que no saben lo que hacen; que las exposiciones que apoyan á la línea directa son las únicas que llevan firmas autorizadas; que esta línea directa es solamente la que puede subvencionarse por el Estado, y, finalmente, que el gobierno portugués está á punto de gestionar la concesion de esa vía.

En otro número del mismo *Diario*, se dice que *El Eco* está turbando el concierto, la buena armonía que reina en la provincia, proponiendo, no ya una, sino dos líneas, la Extremeño-Castellana, y la Bético-Extremeña; agrega que nuestra conducta ha causado gran extrañeza en el país; hace mérito de una de las hojas publicadas en Trujillo, y habla, en fin, como cosa decidida, de la importancia de la línea que ha de unir á Madrid con la capital del vecino reino. Y todo esto, dicho con un tono de seguridad, que pasma verdaderamente, porque en las cortas líneas que *El Diario* ha consagrado á sus aserciones, no se descubre más que un fondo claro de la completa ignorancia que tiene de este asunto.

Ficticia llama á nuestra cuestion de líneas ferreas, que viene ocupando á los hombres importantes del país desde el principio del año actual; ficticia, porque supone falta de vida á la línea transversal, cuando á su defensa se ha dedicado la provincia en masa, desde el momento en que pudo apreciar sus inmensas ventajas.

¿Cree *El Diario Español* en las promesas de esos 162 ayuntamientos? Se hicieron esas promesas, es verdad; pero se hicieron cuando no se conocía si detrás de la línea directa había otra, llamada á regenerar nuestro suelo.

¿Quiere *El Diario Español* saber qué opina nuestra provincia de sus ferro-carriles? Que pregunte á los 162 pueblos de que nos habla, y verá como no hay ni una octava parte de ellos que repita sus promesas. Y el previsior Gobierno de S. M. lo comprendió así, y, por lo mismo, el Consejo de Estado les relevó del compromiso que habían contraído, reservándose preguntaries su voluntad en este asunto, el día en que fuera á tratarse de su terminacion.

¿Quiere *El Diario Español* que le pasemos una lista de nuestros 40 mayores contribuyentes? Verá en ella que, á escepcion de unos cinco ó seis, todos los que estaban en nuestra capital á la hora de firmar la exposicion elevada desde aquí al Ministerio de Fomento, todos, prestaron sus nombres gustosísimos.

¿Quiere *El Diario Español* saber lo que en

nuestro Ayuntamiento ha ocurrido? Se lo diremos, tan de bulto como nos lo podemos permitir. En la sesion del 22 de Julio se presentó una proposicion apoyando ambas líneas, que fué combatida por la minoría. En la sesion del 29 del mismo mes hubo quien pretendió, y alcanzó, al aprobarse el acta anterior, unir su voto á la mayoría; se concedió esto; pero se negó que pasaran á la minoría los votos de otros señores, que solo habían asistido á esta última sesion. Estos señores, y algunos que tienen la exposicion firmada, componen la mayoría de nuestros concejales, declarada en pró de la vía Extremeño-Castellana.

En cuanto á la Diputacion provincial, ¿qué tiene que decirnos *El Diario Español*? ¿Ha hecho esta corporacion algo, que no sea acordar que se pongan en conocimiento del Gobierno de S. M. las ventajas de ambas líneas? ¿Esto es decir que se decide por alguna? Seguramente no. En cambio, vemos á distinguidísimos diputados, prestar todo su apoyo á la línea transversal.

¿Podrá esplicarnos *El Diario* estas palabras que leemos en sus columnas?

«El comité nombrado en la capital para impugnar este trazado, de acuerdo con la empresa del Guadiana, está muy lejos de representar las aspiraciones de aquella poblacion.» etc.

Vamos á permitirnos consideraciones muy breves, en defensa, no ya de nosotros, sino de la Junta de esta capital.

¿Sabe *El Diario Español* que sus palabras vienen á herir personas consideradas como de las más importantes en nuestra propiedad, en nuestro comercio y en nuestro saber?

¿Conoce *El Diario Español* que allí, donde esas personas estén, se encuentran las simpatías de nuestro pueblo, porque el interés de esas personas es el interés verdadero, legítimo y exclusivo de todo el país?

Que trabaja de acuerdo con la empresa del Guadiana. ¿Dónde está ese acuerdo? Se lo diremos al *Diario*: está en la comunidad de intereses; está en que la empresa del Guadiana, atendiendo á su negocio financiero, secundá los esfuerzos de los que en esta provincia atienden á la prosperidad de Extremadura, y vice-versa. Está, en fin, en que la línea del Guadiana es incompatible con la directa de esta provincia, y por lo tanto, aquella empresa lo mismo que nuestra Junta, aunque por razones distintas, se encaminan á un mismo fin.

¿Ha ocurrido al *Diario* ver quiénes son los firmantes de las exposiciones de nuestros pueblos, que abogan por la línea transversal? No lo ha ocurrido, porque, de ser así, habria visto que entre los labriegos de que habla, figuran hombres ilustrados é incapaces de dejarse seducir por ninguna clase de agentes.

No podríamos decir otro tanto de las solicitudes que se hacen para la concesion de la línea directa: las firmas que en estos escritos figuran, revelan el interés de la localidad ó están revestidas de un carácter sagrado, que nosotros no queremos nombrar.

¿Por qué se dice que el Estado no puede subvencionar más que esta última línea?

¿Dónde ha nacido ese absurdo? ¿Será acaso por que es corta la línea trasversal, como alega *El Diario Español* en el encabezamiento que pone á un comunicado, suscrito por algunos vecinos de Trujillo, en 21 del mes anterior?

¿Cree *El Diario* imposible que se subvencione la línea de utilidad general más considerable que debe existir en España; una línea, y no dos como supone que nosotros pedimos, por que las líneas Extremeño-Castellana y Bético-Extremeña son una misma; una línea, que, enlazándose por tan fecundos extremos, será la arteria que falta para que la Península esté atravesada de Norte á Sur, desde Irun á Cádiz? ¿Es irrealizable la subvencion de esa vía?

Al lado de ese ferro-carril, de cuya importancia se requiere una detallada idea con la sola enunciación de los puntos de su empalme, díganos *El Diario Español*, qué destino quiere dar á una línea directa, encargada de beneficiar los mismos intereses que en día no muy lejano serán el sosten, la vida, de la línea del Guadiana.

Note *El Diario* que solo al tratar de la vía directa, sólo cuando á esta vía se defiende, es concebible aquí una cuestión de partido. Trujillo, decimos mal, algunas personas de Trujillo, son las que á toda costa quieren llevar adelante esta polémica. Dentro del mismo Trujillo hay hombres ilustradísimos y respetables que para nada han prestado sus firmas, que reprueban la línea directa y que ven en la construcción de la trasversal la regeneración de este país. Huyamos ante todo de confundir á estas personas con las que, ciega y obstinadamente, se empeñan en hacer oposición al más generalizado y benéfico de los proyectos concebidos para el desarrollo de nuestra riqueza.

Que el gobierno portugués vá á negociar con el nuestro la concesión de la línea directa, dice *El Diario Español*; cuestión es esta que no podemos tocar, por que no tenemos el carácter de político que posee nuestro colega; pero si le diremos, que aun viendo las notas de esa negociación, no descubriríamos más que ciertas miras de parte del vecino reino, y que el gobierno de España contestará siempre velando por los intereses de sus gobernados y por la inviolabilidad de nuestras leyes.

Un punto de los que *El Diario* abraza nos queda que contestar; el más espinoso para nosotros, por ser el que más se acerca á las personalidades. Dice que *El Eco de Extremadura* turba el concierto de esta provincia; que el país vé con extrañeza la conducta que seguimos; pero como acaso se equivoque, vamos á darle algunas noticias más de las que tiene, para que juzgue, y por sí resuelva, si ha estado ó no equivocado en sus asertos.

La opinión que *El Eco* sostiene es la misma que, por intereses hasta de localidad, sustentan 174 pueblos de los 274 que componen á esta provincia. Entre los ciento restantes, puede *El Diario* contar á muchos partidarios de la vía Extremeño-Castellana; y esto se comprueba con las exposiciones que continuamente están dirigiéndose al Ministerio de Fomento, por los pueblos á que nos referimos; con los ofrecimientos que diariamente están recibiendo las juntas establecidas en casi todos los partidos de la provincia, y, finalmente, con las repetidas felicitaciones y generosas ofertas que llegan sin cesar á nuestra humilde redacción.

Como muestra de confianza y simpatías, vea *El Diario* á más de las que afortunadamente hemos logrado en esta capital, la representación con que nos ha honrado en la cuestión de ferro-carriles el más importante de los partidos de esta provincia.

Finalmente, vea *El Diario* también si puede

causar extrañeza la conducta de un periódico, que abre sus columnas á todas las opiniones, que á todos los llama, que invita lo mismo al amigo más íntimo que al enemigo más encarnizado, que acepta, como ha sucedido en diferentes ocasiones, comunicados de los defensores de la vía directa, sin exigir por ello retribución alguna; díganos *El Diario* si hace lo mismo con los enemigos de su bandera, vea el largo tiempo que la redacción de *El Eco* ha permanecido muda, oyendo discutir sobre ferro-carriles á los escritores de la provincia, á sus diputados, á las personas todas que han querido venir al estadio de la prensa á tomar parte en este debate; vea esto, y juzgue si nuestra conducta podrá parecer extraña á quien nos conozca.

*El Diario Español* debe, en nuestro juicio, buscar mejores corresponsales, y si esto no le es posible, examine al menos con entera detención las noticias que reciba, y evitará de este modo el peligro de incurrir en nuevas y ofensivas inesactitudes.

#### OBSERVACIONES

acerca de los ferro-carriles proyectados en la provincia de Cáceres, y en particular de la línea del Norte al Sur.

(Continuación.)

#### IV.

Presentemos ahora y desenvolvamos la cuestión de actualidad, es decir, los trasportes probables con que podrá contar la empresa en la actual situación y condiciones del país, trasportes que serán mas ó menos, según el trazado que se elija; no olvidando que una parte del porvenir señalado como realizable, tal vez se inicie tan luego como haya seguridad en la construcción de la vía férrea, y progresará y se desarrollará durante la ejecución de las obras, lenta de suyo.

Reseñaré en conjunto los elementos de transporte con que cuenta la provincia de Cáceres, y los artículos de comercio que esporta y consume.

1.º CEREALES Y SEMILLAS. La citada estadística no concede á la provincia mas producción anual que 518,276 fanegas de trigo; 217,746 de centeno; 166,116 de cebada; 129,806 de avena; 7,948 de habas; 6,166 y 1/2 de garbanzos; 2,258 de maiz; 6,985 de judías; y 13,941 arrobas de chicharos, nueces, etc. Estas sumas, por pequeñas, están muy distantes de la verdad, pues á ser ciertas, y necesitando sus habitantes millon y medio de fanegas de trigo para su consumo normal; sobre 400,000 fanegas de centeno, cebada, habas y avena para sus caballerías y ganados, y otras 400 á 420,000 fanegas de todo grano para la siembra periódica, tendríamos no solo menos de lo necesario para nuestro consumo, sino precisión de importar 4,270,000 fanegas. Aun así, esta importación daría movimiento á la línea; pero semejante hipótesis está en pugna con lo que todos vemos y sabemos; lo está con las 400,000 fanegas que, sin duda y quedándose corto, he dicho se siembran, y á las que en ese caso se les asigna de cosecha anual poco mas de dos y media por una, ruinosa é insostenible por tanto para la agricultura; y lo está con otros datos que poseo.

Así, pues, y no pecando de exagerado, elevo la producción á dos millones y medio de fanegas, que de seguro es mayor. Si concediera que habría de quedarse en el interior todo lo necesario para el consumo, no pasaba aun así, el sobrante para la esportación de 200,000 fanegas; pero por desgracia, esto no sucede, y como ya dije al principio de esta Memoria, sucederá menos cuando la vía férrea surque sus campos. El estado lamentable del labrador hace que tenga que vender sus granos apenas cogidos, y aun antes de recolectarlos. Se monopolizan en pocas manos. Tenemos, pues, dos grandes elementos para el ferro-carril. Esportación de las semillas alimenticias por el cebo de la ganancia, é importación de las mismas por las necesidades del consumo interior.

Además no todos los trece partidos en que se divide la provincia cosechan con igualdad los cereales. Al paso que unos tienen crecido sobrante, á otros les falta mucho para cubrir sus

necesidades. Unos tienen escasez de una clase y superabundancia de otras. Esa carencia y esas sobras exigen trasportes y movimiento mercantil.

2.º LEÑAS, CORCHA, CASCA Y MADERAS. Esta provincia, que en otros tiempos fué emporio de los montes, que no hace mucho lo era todavía, es imposible negar que han disminuido en algunas localidades hasta el punto de hacerse sentir la falta de combustible y de maderas.

Pero seamos justos. Esta situación se debe en gran parte á que mas de la mitad de esos montes pertenecían á los propios ó comunes de los pueblos. Si antes hubieran entrado en el dominio particular las magníficas dehesas que hoy se ven sin un arbusto, conservarían los hermosos arbolados que hace treinta años las poblaban.

La estadística á que voy refiriéndome arroja los siguientes totales: 9,261,088 encinas; 688,088 alcornoques; 22,944,559 robles, rebollos y quejigos; 415,850 castaños; 78,959 álamos, fresnos, pinos, olmos, cipreses, cedros y acacias; y 1,111,660 la mayor parte madroños, y una pequeña de avellanos, higueras, almendros, granados y olivos.

Ya insinué que para formar la estadística, siquiera aproximada, de todo el arbolado referido, se necesitan mucho tiempo y mucho dinero. Los ayuntamientos, en el deber de cumplir lo prevenido por el gobernador, llenaron las casillas á ojo, como vulgarmente se dice; pero con un ojo extraordinariamente parco, que resalta, con particularidad en las encinas, alcornoques, pinos, álamos, castaños y madroños, pues acerca de los demás árboles carezco de datos para hacer fundadas apreciaciones. Sin incurrir en exceso, se puede cuatuplicar el número de aquellos que respectivamente se señala; más no todos árboles hechos, sino contando las carreas de cabeza, macheros y árboles nuevos en las demás clases. Todavía el número existente, si bien relativamente limitado en comparación de los que tuvo, es grande, y lo será más el día en que los actuales apostos y criaderos adquieran su natural desarrollo. Aun así hoy es una inmensa riqueza; y aun así sus productos los darán muy grandes á la vía.

Respecto al combustible, hay localidades que tienen exceso y otras que carecen de él. Las Castillas carecen de él en mas de un punto. El lucro llevará á los trenes ese sobrante de las primeras y conducirá á ambas Castillas lo que quizá haga falta á los habitantes de la provincia de Cáceres.

Acerca de la corcha, no veo en la estadística fijado un número cualquiera de arrobas como producto anual. Solo se mencionan 91 fábricas, sin mas explicación, por lo que conceptuó serán para debastar la corcha, cocerla, hacerla planchas, cuadros y taponés. Como ese número de fábricas es no pequeño, y como además de la que para fácil transporte se reduce á planchas, alguna vá en bruto, el total de arrobas que se esportan es de consideración; pues en el país no quedan mas que los corchos y cobija para colmenas, y esto de la bodega ó corchiza, algunos carapachos y paneras, y una insignificante porción para otros usos. No puedo apreciar, sin esponerme á errores, las arrobas á que ascenderá la esportación.

La casca, como queda en el país, no hago mención de ella.

No siendo bastante para las necesidades de la provincia la madera que produce, viene alguna de Portugal, y mas de las provincias de Avila y Salamanca; la del reino limitrofe, de castaño; y la de esas provincias, de pino. Abundantes de maderas algunas localidades y escasas otras, se cambia, y la conducción será también un elemento de vida.

Hay puntos en la provincia en que la falta de caminos y lo ágrío del terreno hace que consuman para combustible buenas maderas, y no se utilicen y hasta se desconozcan otras preciosas. De la de encina, tan importante para la labor, para la fabricación de carruajes y para otros usos, no se ha sacado apenas partido, y hay pueblos en que está carísima por las dificultades del transporte. El ferro-carril las conducirá y llevará á puntos convenientes dentro y fuera de la provincia.

V. M.

(Se continuará.)

Son cada día más numerosas las representaciones que nuestros pueblos dirigen al Ministerio de Fomento, abogando por la construcción de la línea férrea Extremeño-Castellana. A la respetable lista de estos pueblos, que insertamos en nuestro número anterior, tenemos que agregar hoy los nombres de Villanueva de la Sierra, Torrecilla de los Angeles, Granadilla, Malpartida, Acchuche, Huélagu, Guijo de Coria, Villamiel, Villa del Campo y Pedroso, que han solicitado también la construcción del ferrocarril transversal de esta provincia.

**ERRATAS.** En el artículo 5.º de la segunda serie que ha publicado el Sr. D. Rafael Gonzalez en nuestro periódico, número 49; segunda llana, segunda columna, línea 50, donde dice: «Is fecit scellus prodesse debet,» léase: *Is fecit scellus qui prodesse debet.* En la columna tercera, línea 39, donde dice «tal es el objeto natural» léase, «tal es el efecto natural».

### SOCIEDADES DE SEGUROS MUTUOS.

Las sociedades creadas en Sevilla, bajo las denominaciones de *Paternal* y *Bética*, que diferentes veces hemos dado a conocer en nuestra sección de anuncios, merecen seguramente fijar la atención de nuestros pueblos, por que para ellos y para los de Andalucía fueron expresa y exclusivamente establecidas.

Solo esta especial circunstancia, hubiera bastado para que consagráramos una preferente parte de nuestro periódico a tan benéficas asociaciones; y así tratábamos de hacerlo, cuando en *El Porvenir*, diario de Sevilla, aparecieron cuatro artículos, que desde hoy comenzamos a reproducir en *El Eco*, por contener todo cuanto de más notable pudiéramos decir acerca de esas instituciones.

Recomendamos a nuestros lectores los artículos citados, que una vez más enseñan las reconocidas ventajas de las compañías de seguros, y que particularmente demuestran los beneficios que a nuestras provincias y a las de Andalucía deben reportar las acreditadas sociedades a que nos venimos refiriendo.

He aquí las palabras de nuestro colega: «Ofrecimos hace algún tiempo dedicar algunos artículos a las sociedades de seguros *La Bética* y *La Paternal*, establecidas en Sevilla, y vamos hoy a cumplir nuestra promesa, por que consideramos como uno de los más estrechos deberes, el de prestar nuestra modesta cooperación al desarrollo de los elementos económicos que por do quiera vemos nacer en nuestro favorecido suelo de Andalucía.

En un país como España en que las publicaciones industriales y puramente científicas dedicadas a la especialidad de estas cuestiones, no han alcanzado todavía la extensión que es de desear y que tienen en otras partes, preciso es que la prensa política supla este vacío, dando treguas a sus tareas ordinarias, para ilustrar la opinión pública en materia de tan grande importancia como el fomento de los intereses materiales.

Ni la índole de nuestros trabajos ni lo extenso del asunto que vamos a tratar, nos permiten, sin embargo, esponer todo cuanto debiéramos decir sobre las sociedades de seguros antes citadas, por lo cual nos limitaremos a breves indicaciones bajo sus puntos de vista especiales. Comenzando por *La Bética* explicaremos su naturaleza y sus ventajas, dejando para los números siguientes la teoría de las probabilidades, su aplicación a estas compañías, como base del contrato de seguros, y últimamente la comparación entre los sistemas de prima-fija y prima-variable ó mútua.

En artículos de esta clase que tienen por único objeto presentar las nociones más sencillas de estos contratos y difundir los principios en que se asientan para que todos puedan conocer y disfrutar de sus beneficios, sería impropio tratar de este asunto en una forma enteramente científica, no en verdad la más adecuada cuando se trata de vulgarizar, si así podemos decirlo, algunos conocimientos generales.

Ya otras veces hemos hablado en este terreno de la asociación, de la tendencia del movimiento económico al grupo y a la organización de las fuerzas individuales, y entonces explicamos

su influjo en la producción de la riqueza y en el progreso de las naciones. Diremos ahora solo que esa ley de la civilización de nuestro siglo, que ese principio de la solidaridad universal que es el fin a que se dirigen las naciones, recibe una de sus principales formas en el seguro.

Sin perjuicio, pues, de que en otra ocasión exponamos la teoría filosófica en que tiene su elevadísima razón y se explica la gran importancia de este contrato, nos concretaremos ahora a tratar de *La Bética*, sociedad de seguros contra incendios que, como todas las de su clase, es en su idea y en su forma una institución salvadora de los más caros intereses de las familias, y respecto a la cual debe recomendarse, no solo como una conveniencia, sino como un deber, la participación en sus beneficios. La utilidad y la moralidad son los caracteres esenciales de estos seguros, porque al mismo tiempo que evitan las perturbaciones en el desarrollo de la riqueza y dan condiciones de estabilidad y de consiguiente de mayor producción y mejora a los bienes, ofrecen mayor estímulo al trabajo, que puede acumular una fortuna sin el temor de ver desaparecer por un azar y en un solo día el fruto de muchos años de afaes, y haciendo solidarios los intereses, obligan a cada uno de los asociados a mirar como suyo el patrimonio ajeno y disuaden de su mal propósito al que por enemistad ó venganza quiere dañar a otro incendiando sus heredades.

A estas circunstancias comunes a todas las sociedades de seguros, une *La Bética* otras especiales nacidas de su organización, y principalmente de su establecimiento en Sevilla. Bajo el primer punto de vista ofrece ventajas incontestables comparadas con otras compañías de su misma naturaleza, entre ellas la de haber reducido a 55 céntimos por mil los derechos de administración, y la de amparar en la sección rústica pinares y otros bienes que no aseguran las demás sociedades existentes; y bajo el segundo, esto es el de su establecimiento en Sevilla, representa la localización de un gran elemento económico adecuado a las necesidades de las provincias a que extiende sus beneficios. Tanto por este motivo, como por su acertada subdivisión de riesgos, los asociados no comparten las pérdidas de los siniestros muy frecuentes en otras provincias con relación a las de Extremadura y Andalucía, donde son más escasos los daños, y por tanto de menor importancia, los dividendos que abonar para pagarlos.

Continuaremos en el número siguiente.

### EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO.

Los infrascriptos, vecinos de la Torre de Santa María, en la provincia de Cáceres, tienen el honor de manifestar a V. E.: Que de las líneas férreas proyectadas en esta provincia, con el carácter una de directa ó general, y otra con el de transversal, ó de utilidad pública, a esta, y solo a esta, puede considerarse como beneficiosa para las comarcas de Extremadura que debe recorrer.

Incompatible, por razón de ley, la vía directa con la concedida desde Ciudad-Real a Badajoz, y destinada a cruzar una parte de esta provincia, que en los puntos de alguna riqueza está beneficiada por esa línea del Guadiana, el país ninguna ventaja alcanzaría con el establecimiento de un ferrocarril, que sin dar desarrollo ni movimiento alguno a nuestra riqueza, vendría a servir solo para diezmar los intereses que una empresa crea hoy a la sombra de nuestras leyes.

La línea directa forzosamente ha de partir de Madrid: la provincia de Cáceres no tiene con Madrid relaciones de comercio, ni de agricultura, ni de industria.

Por el contrario, la línea transversal encuentra en uno de sus extremos, a los graneros de Castilla, a nuestras corrientes naturales de comercio y de industria, tan importantes como se deja comprender del movimiento que hoy sostienen, apesar de los obstáculos que la naturaleza les opone.

En su curso, la vía directa podría beneficiar las minas importantísimas del partido de Logroñan: Esas minas se beneficiarán por la línea del Guadiana, que pasa, según resulta de

sus estudios, a dos leguas de menos distancia que la línea directa.

En cambio, la transversal recorrerá los industriosos pueblos de Béjar y Hervás, la rica Vera de Plasencia y las inmediaciones de otros muchos puntos, de no menor importancia, situados en la sierra de Gata.

La línea directa halla por término a Lisboa, siguiendo un curso paralelo a la de Badajoz.

La línea transversal empalma con esta de Badajoz, y por lo tanto disfruta de los beneficios de la comunicación internacional, y luego sigue a empalmar también con las vías andaluzas, para tocar en este otro extremo con un nuevo centro de gran producción y consumo, facilitados por nuestros puertos españoles.

Ante estas ligeras consideraciones, excelentísimo señor, la duda no puede haber a la hora de elegir. El pueblo que representamos ruega a V. E., que al expediente del ferrocarril de esta provincia se una la manifestación que hacemos, reconociendo como útil, provechosa y de porvenir, a la línea transversal: contraria a leyes, pobre en recursos para sostener su vida y contraria a los intereses de nuestra provincia, a la línea apellidada directa.

Dios conserve la vida de V. E. muchos años. Torre de Santa María 18 de Agosto de 1861.—Valentin Bote.—Antonio Lozano Garcia.—Victor Lozano.—José Arias.—Pedro Olmos.—Jesus Rueda.—Pedro Perez.—Pedro A. Gil.—José Recuero.—Alonso Bravo.—Francisco Campos.—Pedro Solano.—Pedro Herruzo.—Diego Donaire.—Pedro Fernandez.—José Perez.—Francisco Lozano.—Juan J. Solano.—José Lozano.—Pedro Rueda.—Diego Vivas.—Juan Cordero.—Francisco Marquez.

### EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO.

Los que suscriben, vecinos de esta villa, partido judicial de Hoyos, provincia de Cáceres, tienen el honor de dirigirse a V. E., para manifestarle, con la consideración debida: Que en las circunstancias especiales en que este país se encuentra, encerrado en sus estrechos límites, y privado de la vida general por falta de vías de comunicación, que den salida a sus productos, y faciliten los cambios necesarios, se harían reos de punible inacción si tratándose hoy de la construcción de ferrocarriles en esta provincia, no saliesen de su habitual letargo, para demandar protección y justicia en tan vital asunto.

De lamentar es que ahora, cuando esta provincia, por tanto tiempo abandonada, pretende salir de su antigua postración, y levantarse a la altura del movimiento general, sus hijos se hallan divididos en la elección de la vía férrea que debe fertilizar su despoblado suelo. Dos son las líneas que se disputan la preferencia: una que, arrancando de la general del Norte, atraviesa el territorio de Castilla la Vieja, cruza nuestra provincia por el Portezuelo y Alconétar, y se dirige por Cáceres a empalmar en Mérida con las vías férreas de Portugal y Sevilla: y otra que, saliendo de Madrid y tocando en Talavera, pasa por Trujillo y Cáceres a terminar en Lisboa.

Cualquiera reconocerá la imposibilidad de construir simultáneamente una y otra, sobre todo, si el país ha de intervenir en ellas con los recursos de que pueda disponer. La elección, en tal estado, no es ni puede ser dudosa para quien, conocedor del país, mire este punto con severa imparcialidad.

Es la primera la que puede llamarse *practicable* y reúne todas las ventajas apetecibles. Cruzando los feracísimos terrenos de esta provincia en su mayor longitud, se presta a servir más cumplidamente y en más crecido número de pueblos, los intereses particulares, enlazados con los generales de la Nación: proporciona más ventajosamente el cambio de las diferentes producciones que la naturaleza presenta en provincias dotadas en diversos climas abriendo a todos un brillante porvenir: las pone en inmediata comunicación con las costas del Norte y del Mediodía: se presenta a la vez como la vena comercial de ambos mares y ¿quién sabe si será tal vez la destinada a llevar la civilización al Africa? Es sin duda alguna, de todas las líneas conocidas la que se presenta más corta para atravesar la España de un extremo a otro, y es sobre todo la de más fácil ejecución si se consultan los estudios

practicados y los desapasionados consejos de la razon. En este punto no parece sino que la Providencia ha marcado de antemano este trazado, abriendo fácil paso á la veloz locomotora por entre los pliegues y cortaduras naturales de las sierras del tránsito, para ordenar á la ciencia que utilice tan provechosas cuanto extraordinarias circunstancias.

No sucede lo mismo en la linea que saliendo de Madrid, pasa por Talavera, Trujillo y Cáceres, para entrar en Portugal. A las inmensas dificultades, que la naturaleza del terreno presenta, hay que agregar la circunstancia importante de no servir en su corto tránsito por esta provincia, los intereses de la mayor parte de los pueblos, que tan dignos son de la solícita protección del Gobierno. A ese hecho ciertísimo hay necesidad de enlazar el de que no sería el comercio quien reportase grandes ventajas, siendo, como son, idénticos los productos de uno y otro suelo.

Por otro lado, para romper la frontera sin detencion se haria necesario un tratado internacional político: otro bien meditado de comercio para no obstruir el desarrollo de este con travas y derechos fiscales: y en todo caso iríamos á dar importancia á un puerto extranjero, descuidando, ó mejor dicho, abandonando la importancia y prosperidad de los nuestros.

Deber es de los que suscriben, al hablar de la preferencia que debe darse á la linea extremeño-castellana, consignar aquí tambien que es justo aceptarla, no como transversal, sino general para todos los efectos legales, ya que reúne tantas ó mas ventajas que las construidas hasta el dia y nada le falta de cuantos elementos pueden constituir esa procedente calificación.

Los exponentes, que en este centro productor de Sierra de Gata ven estancados con frecuencia sus esquisitos cuanto afamados aceites, y vilipendiadas sus delicadas producciones, por carecer de fácil extracción, esperan con interés que, al ocuparse las cortes de esta cuestion, se tengan en cuenta principios tan claros de conveniencia pública para que esta via, en su calidad de general, sea favorecida con la subvencion del Gobierno no menos que de los particulares, para su mas pronta y fácil realizacion.

En consideracion á todo

Rogamos á V. E. que dando su preferente atencion á esta sencilla expresion de sus sentimientos, se sirva mandarla unir al expediente que se hubiere formado sobre el ferro-carril de esta provincia, para que en su dia se tenga presente, y pueda deliberarse en el asunto con toda la ilustracion apetecida. Dios guarde á V. E. muchos años. Cilleros 1.º de Agosto de 1861.==

- Ignacio Vacas.==Eugenio Albarran.==Manuel Tirado.==Pedro Soriano.==Nicolás Polo Rivero.==Agustin Albarran.==Benigno Fernandez Gordo.==Joaquin Obregon y Giron.==Anastasio Carretero.==Roman Montero.==Cirilo Cordero Albarran.==Calixto Obregon.==Galo Montero.==Idelfonso Matéos Albarran.==Cláudio Matéos.==Francisco Bacas.==Isidoro Albarran.==José Aguilar.==Dario Bacas y Montero.==Eduardo Bacas.==Leocadio Matéos.==Joaquin Rivas.==Valentín Cordero Albarran.==Isidoro Rivas.==José Martin.==Aquilino Martinez.==Antonio Cordero Albarran.==José María Cordero Albarran.==Inocencio Cordero Albarran.==Vicente Cordero Albarran.==Mantel Revosa.==Juan Perez.==Ricardo Albarran.==Francisco Alonso.==Guillermo Vazquez.==Leandro Valiente.==Florencio Cordero.==Cláudio Tomé Santibañez.==Cándido Bricas.==Higinio Sanchez Perez.==Francisco Cordero Albarran.==Cipriano Aguilar.==Pedro Hidalgo.==Rufino Martin.==Alfonso Alonso.==Nicasio Sevilla.==Felipe Valiente.==Pedro Morientes.==Luis Tomé.==Luis Parra.==Facundo Morientes y Martin.==Celedonio Alvarez.==Martiniano Gordo.==Juan Albarran.==Agustin Pascual.==Félix Matéos.==Florencio Ramajo.==Rosendo Vazquez.==Aniceto Delgado.==Francisco Morientes.==Tomás Calderon de la Barca.

**GACETILLA.**

**PEDAGÓGICA.** En la seccion de anuncios hallarán nuestros lectores el de la publicacion de un *Manual*, que sobre esta materia ha escrito el Sr. D. Rafael Sanchez Cumplido, inspector de primera enseñanza en esta capital.

Muchos y muy merecidos elogios podríamos tributar al autor de esa obra, que viene sin duda á llenar un gran vacío entre las consagradas al conocimiento del hombre y al desarrollo

de sus facultades morales, intelectuales y físicas; pero temeríamos herir la modestia del autor si, fuera de un severo y detallado juicio crítico, expusieramos las grandes bellezas, los profundos conocimientos y la sana experiencia que en su libro hemos encontrado. Nos permitiremos, sin embargo, felicitar sinceramente al autor del *Manual de Pedagógica*, que solo por esta produccion nos es conocido, haciéndonos eco de los hombres consagrados al profesorado y de los padres de familia, que muy particularmente encuentran en esta obra facilitados los medios de cumplir los sagrados deberes que su carácter les impone.

EN TODAS PARTES CUECEN HABAS..... Paso, don Gacetilla, —démeme en su casa entrar,—porque que quiera ó no quie—sus trapos voy á enseñar.—Sabed, mis bellas lecto,—que nos vamos á reir—del que en tantas ocasio—os dió mucho que sufrir.—Y pues la ocasion es cal,—hoy que la podemos ver,—¡sus! guerra á muerte, y que sal—el sol por Coria ó Moguer.—El gacetillero mi— incauto se enamoró;—miren el que tanto di—cómo en la trampa cayó.—Fue el caso, lectora be,—que de un cuerpo celestial,—segun mi hombre confie,—y de un talle sin igual,—y de unos cabellos ru—y de unos ojos de sol,—y de otras mil paparru,—que tienen muy lindo son.—De tal modo se ha prenda—el pobrecito infeliz,—que solo charlar nos sa—de su bello serafin.—Ya á un bolsillo del chale—llévase un dedo pulgar,—alza al cielo la cabe,—suspira fuerte y se vá.—Ya llega medita—buñ,—empuña pluma y papel,—y entre suelto y suelto apun,—¡qué talle, qué talle aquel!—Y todo esto, oh lecto,—¿cuándo ha venido ha ocurrir?—en las corridas de to—¡ay, válgame S. Mar... tin!—¡Qué malas son esas plazas para ser plazas de amor!—Dios le dé su santa gra—á hombres de tanto valor.—Y en tanto el gacetilla—llama á su estrella fatal,—porque reside á diez le—de esta nuestra capital—el ángel de sus amo,—niñas, vamos á reir,—y desquitarnos gozo—de lo que os hizo sufrir.

**NUEVO CÓLEGA.** Bajo el título de *El Lloyd Español*, ha comenzado á ver la luz publica en Barcelona un diario marítimo, consagrado á los intereses mercantiles. El nuevo periódico ha obtenido del gobierno de S. M. dos Reales órdenes; encargando á los capitanes de los puertos de España y á los cónsules españoles, residentes en puertos extranjeros que pongan en conocimiento de la redaccion, todas las noticias de entradas y salidas de buques y cuanto pueda interesar al comercio, que ocurra en sus aguas. A primera vista se advierte la gran importancia que *El Lloyd Español* encierra para el comercio. Deseamos una vida larga y próspera á nuestro nuevo cofrade.

**SECCION OFICIAL.**

*D. Felipe Granados, Auditor honorario de Marina y Juez de primera instancia de esta capital.*

Por el presente hago saber. Que el dia 16 del corriente, de nueve á once de su mañana, tendrá efecto la subasta en arrendamiento por término de seis años que empezarán á contarse el 29 del presente mes y año, de la dehesa del Galindo, sita en campos de esta villa, de cabida de doscientos borros y bajo el precio y condiciones que espresa el pliego que se encuentra en la Escribania del infrascripto y en donde podrán enterarse las personas que quieran tomar parte en la subasta; pues así lo tengo mandado en el espediente al efecto promovido por el Sr. Conde de Adanero de esta Capital uno de los participes. Y para que llegue á la comun inteligencia se inserta el presente en el Periódico de esta Villa. Dado en Cáceres á 11 de Setiembre de 1861.—Felipe Granados—El actuario, José Asensio.

Por todo lo no firmado, el secretario de la redaccion, Manuel Muñoz Bello.

**SECCION DE ANUNCIOS.**

**MANUAL DE PEDAGÓGICA.**

basado en el conocimiento fisiológico del hombre. Obra útil á toda persona que desee conocerse bien para mejorar su condicion, y de suma importancia á los Maestros, Maestras y padres de familia, por D. Rafael Sanchez Cumplido, Inspector de primera enseñanza. Véndese á 22 rs. ejemplar en la librería de don Antonio Concha y en la casa del autor, en Cáceres. El espresado Manual comprende:

- Prólogo.—Consideraciones preliminares.
- PRIMERA PARTE. Nociones de Anatomia y Fisiologia.—Funciones de nutricion.—Fun-

ciones de relacion.—Influencias á que el hombre está sujeto.—Cosas de que nos vemos rodeados.—Cuerpos celestes.—Electricidad.—Calórico.—De la luz.—Del sonido.—Del aire puro.—Del aire viciado.—De las cosas aplicadas á la superficie de nuestro cuerpo.—De los baños.—De los vestidos.—De los principios contagiosos.—De los venenos.—De los alimentos y de las bebidas.—Influencia de la locomocion.—De la estacion, de sus efectos y de las reglas que le corresponden.—Efectos de las diferentes estaciones sobre las partes que transmiten inmediatamente el peso del cuerpo al suelo.—Efectos de las diferentes estaciones sobre los huesos.—Efectos de las diferentes estaciones sobre las visceras abdominales y otros órganos. Del ejercicio de sus efectos y de las reglas que le corresponden.—De los efectos del ejercicio pasivo, ó gestacion, y de las reglas que le corresponden.

SEGUNDA PARTE. Idiorística.—De las necesidades fisiológicas.—De las funciones instintivas del cerebro.—De los *insintos propiamente dichos*.—Necesidad de la respiracion.—Necesidad de la alimentacion.—Necesidades de la secrecion, del calórico y del movimiento.—De las *inclinaciones*.—Combatividad.—Destructividad.—Adquisividad.—De las *afecciones*.—Amatividad.—Filogenitura.—Afeccionatividad.—Habitatividad.—Amor de la vida.—De las *funciones morales del cerebro*.—Secretividad.—Circunspeccion.—Amor propio ó aprobatividad.—Estimacion de sí mismo.—Firmeza.—Justicia.—Benevolencia.—Esperanza.—Veneracion.—Maravillosidad.—Idealidad.—De las *funciones intelectuales del cerebro*.—Comparacion.—Causalidad.—De la ley moral y de la educacion.

TERCERA PARTE. *Métodos especiales de enseñanza*.—De la enseñanza intuitiva en general.—Enseñanza moral y religiosa.—Enseñanza de la lectura.—Enseñanza de la escritura.—Enseñanza de la gramática.—Enseñanza de la aritmética.—Enseñanza del álgebra.—Enseñanza de la geometría.—Enseñanza del dibujo lineal.—Enseñanza de la geografia.—Enseñanza de la historia.—Enseñanza de la historia natural.—Enseñanza de la física.—Enseñanza de la química.—Enseñanza de la agricultura.—Enseñanza de la industria y el comercio.—Enseñanza de la economía é higiene domésticas.—Enseñanza del sordo-mudo.—Enseñanza de ciegos.—De los sistemas de enseñanza.—Del menaje necesario en una escuela elemental simultánea.—Idem mútua.—Idem mista.—Idem superior.—De las clases generales y secciones.—De los medios disciplinarios.—Desarrollo de las escuelas elementales y superiores regidas por un sistema misto.—Formularios de los registros que debe haber en las escuelas públicas.

**Compañia del Ferro-carril de Ciudad Real á Badajoz.**

La primera junta general de accionistas de esta Sociedad que con arreglo al art. 60 de sus Estatutos debe celebrarse para los fines espresados en los mismos, se verificará en el dia 20 del presente mes á las doce de su mañana, en la calle de Espoz y Mina, núm. 2, en Madrid, en donde se hallarán de manifiesto para los señores accionistas que gusten examinarlos, todos los des-cuentos y cuentas relativas á este acto.

En consecuencia se invita á los Sres. accionistas que quieran usar del derecho de asistir á dicha junta, á que depositen los certificados provisionales de las acciones que posean emitidas por la Compañia en la Caja Social de esta Corte ó en Paris, Place Vedome, 12 en el término de diez dias, contados desde la publicacion de este anuncio.

COLEGIO DE SANTA TERESA DE JESUS. Hasta el 15 inclusive del actual, está abierta la matricula en ese colegio de las asignaturas de 2.ª enseñanza que se expresan al lado de los profesores que habrán de explicarlas por aprobacion del Sr. Rector de este distrito universitario.—D. Juan Durán Avalés, Religion cristiana, Historia sagrada.—D. Juan Serván, primer año de latin.—D. José María Chaves, segundo año de latin.—D. Demétrio Garcia Aguilera, Principio de Aritmética, Principio de Geometria, Arimética y Algebra.—D. Joaquin Muñoz y Ceron, tercer año de latin, Elementos de Griego, Elementos de Geografia.—D. Gregorio Gomez, Idioma francés.—

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.