

EL ECO DE EXTREMADURA.

PERIÓDICO DE INTERESES MATERIALES.

Año II.

Se publica los días 6, 12, 18, 24 y 30.
Su precio, en Cáceres, 1 or un trimestre
14 rs., por un mes 5; fuera 18 rs. por tri-
mestre. 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 Abril
de 1861.

Se suscribe en esta Capital en la Re-
daccion y administracion, calle de la Au-
diencia núm. 9. Fuera en casa de nuestros
corresponsales ó remitiendo el valor de la
suscripcion, en sellos de franqueo, al Ad-
ministrador del Periódico.

Núm. 26.

FERRO-CARRIL DE CÁCERES.

Colocada la provincia de Cáceres casi en el centro de la península ibérica, tiene necesidad de un camino de hierro, que la aproxime á uno ó mas puertos marítimos, y que la ponga mas en contacto con las provincias limítrofes por donde importa los efectos que necesita, y exporta los que le sobran.

Las producciones de la tierra, del mar, y de la industria tienen un precio, que varia, que es mayor ó menor segun el país donde se consumen; los artículos de necesidad, de comodidad ó de lujo no se producen en todas partes, ni en iguales proporciones, ni con la misma baratura; no hay comarca alguna en el mundo que no tenga un comercio mas ó menos estenso para proveerse de los efectos ó mercancías que no tiene, y dar salida á las que le sobran, y que de tiempo inmemorial no haya establecido vías para su importacion y exportacion; esas vías no las señaló nunca el capricho sino el interés individual ó la seguridad de la ganancia, que es el alma del comercio; esas vías las han establecido los siglos, las necesidades sociales, y la diversidad de climas, de producciones y de industrias; se buscan las mercancías ó efectos que se necesitan donde se puedan proporcionar mas baratos, y se llevan los que sobran á los puntos donde se pueden vender mas caros.

Todas las cosas que son objeto del tráfico representan tres precios, el que tienen en el punto de su produccion, el de los trasportes, y el de la ganancia; como se las conduce de unas localidades á otras, cuantos mas baratos sean los elementos ó medios que se empleen para su transporte menos costará este; cuanto mas prontas, mas fáciles, y mas en grande sean las transacciones mercantiles, con menos ganancia se contentarán los especuladores ó co-

merciantes; esa economía en los trasportes y en la ganancia la proporciona sin duda alguna un camino de hierro, y esa economía continúa en todas las cosas, que son objeto del comercio es de suma importancia, es una inmensa riqueza que se crea. Por eso se observa en los países por donde empiezan á correr las locomotoras, que la industria se aumenta, la propiedad toma mas valor, la agricultura y las ganaderías crecen, y el comercio adquiere mucha mas vida.

Empero esas economías en los trasportes y en la ganancia, esa inmensa riqueza, que con ellas se crea, solo puede producir un camino de hierro, que siga las corrientes del comercio, que lleve las mismas vías por donde el país importa las mercancías que necesita, y exporta las que le sobran, una locomotora no deja en los puntos por donde corre mas que el humo que despidió sino vacía ó toma cerгамentos, y no podrá traerlos ni llevarlos si corre por comarcas donde sus precios estén equilibrados. Las provincias, que haya de atravesar, deben aspirar principalmente, á que su direccion sea tal, que las lleven y las traigan las mercancías que tienen que exportar ó importar, á que las dejen esa riqueza, que producen las economías en los trasportes y en la ganancia, riqueza que se distribuye entre todas las clases, las unas como consumidoras y propietarias, y las otras como productoras y comerciales.

En nuestra provincia es muy fácil señalar las corrientes de su comercio y determinar las vías de importacion y exportacion de las cosas que necesita, ó que le sobran; no es necesario colocarse en los puertos de Perales y Baños, ni en la carretera de Madrid, ni en los caminos de Mérida y Badajoz, ni preguntar á la multitud de arrieros y carreteros, que se emplean en el transporte de mercancías; yo creo, que esas vías están impresas en la fria

razon y en el buen criterio de los habitantes de este país.

Todos sabemos, que los efectos estancados nos los traen de Sevilla, que en esa direccion del Mediodía y en la del Norte traemos los artículos coloniales que consumimos, los pescados, las drogas para las boticas, la pintura y los tintes, los cueros, los hierros y herrajes, el arroz y la loza fina, la gerga para mantas y costales, la bayeta, las telas de hilo, los paños y otras manufacturas de Béjar y Cataluña, el papel de la fábrica de Candelario, y la madera de Navaredonda; á todos nos es conocido, que cuando nos faltan granos los vamos á buscar á la provincia de Badajoz, ó á la de Salamanca, que cuando nos sobran los llevamos á vender á Sevilla, que nuestros aceites sobrantes se consumen en las provincias de Salamanca y Valladolid, que nuestras lanas van á Béjar ó á Cataluña, Inglaterra y Francia por la direccion de Sevilla, que si alguna se dirige al Occidente de Francia por Madrid es porque la carretera, que llamamos de Castilla no está concluida, y no pueden ir carros en esta direccion, que es bastante mas corta; y sabido es en fin, que de Mediodía á Norte y vice-versa hace su trashumacion el ganado lanar, que pasta nuestras abundantes dehesas.

Ese ganado lanar trashumante, que hace todos los años dos viajes, y en cada uno emplea treinta ó mas dias, que viaja por cordeles cuyos pastos se comen los primeros que pasan, si es que ya no lo han hecho los ganados de los predios colindantes, que sufren con esos viajes una pérdida de un cuatró ó un seis por ciento, que para que pueda resistir la trashumacion acostubran los ganaderos aun en los años mas fértiles, degollar la mitad de la cria aplicando dos madres á cada borrego, y se privan de hacer queso, y de emplear sus estiércoles en el abono de las tierras labrantías, ese ga-

= 122 =

Al verlos llegar, salió á encontrarlos un hombre, que habia estado largo tiempo arriado al hueco de una puerta, para evitar el rigor de la lluvia.

Cuando se reunieron, habló en secreto con el hombre del capote.

—Mucho has tardado,—le dijo.

—No ha sido culpa mia, señor; he querido que la gente venga satisfecha, y por Dios que ha de portarse bien. Además el tiempo está medido; estos hombres tienen ya las instrucciones que necesitan, y todo ello será asunto de muy pocos momentos. Allí no se nos abre hasta la media noche, y á esa hora no haremos falta.

—Esa hora tardará muy poco; marcha con tu gente, mientras yo recojo el carruaje que me estará esperando.

—Un instante, señor; es preciso pagar á estos hombres.

—¿Has ajustado?

—No me he atrevido á tanto; pero eso pronto se despacha.

—Roque,—dijo alzando un poco la voz el desconocido.

Roque, que se habia quedado algo distante con sus camaradas, se llegó al sitio donde lo llamaban.

—Acércate más. El amo quiere pagar vuestro trabajo; di tú lo que vale.

= 123 =

—Su mercé,—respondió Roque,—sabe lo que vá á hacerse y con eso basta. El golpe es comprometido, y... vamos, por mi todo está bueno; pero los muchachos...

—Corriente,—interrumpió el que habia sido designado por amo,—no pierdas el tiempo y pide lo que quieras.

—No, eso no; su mercé dará lo que guste. Somos tres y si nos cojen ya sabe su mercé lo que nos aguarda.

El desconocido sacó de un bolsillo interior de su capote una pequeña cartera, y entregándosela á su criado, dijo á Roque.

—Ahí teneis trescientos pesos en billetes; cumplid bien y este os entregará esa suma. ¿Quedas contento?

—Por mi parte lo estoy.

—¿Y tu gente, se sabrá defender en el caso de que nos sorprendan?

—De eso yo respondo.

—Ea, pues, en marcha, que el tiempo vuela. Vosotros por ahí.

Y el que pasaba por amo, indicó á aquellos hombres su camino, señalándoles la calle de los Pobres, mientras él se dirigia á la de la Muela. Llegó á la Campana, y de allí siguió á la plaza del Duque, donde se hallaba esperando un coche, hacia más de una hora.

—A escape,—ordenó el desconocido, abriendo él mismo la portezuela; y apenas ha-

= 126 =

Roque colocó á uno de sus camaradas de centinela junto á la puerta.

—¿Estaremos seguros, Tom?—preguntó el desconocido.

—Perfectamente, señor; hace más de una hora que todo está en silencio.

—Bien; pues guía.

Tom, alumbrando con una linterna, se puso á la cabeza de aquellos hombres, y adelantó cautelosamente hacia la parte interior de la casa.

Atravesaron un estenso patio, y comenzaron á subir las gradas de una magnífica escalera de piedra.

A poco se hallaron en el único piso alto del edificio.

En aquel lugar apostaron un nuevo centinela, con orden de hacer guardar eterno silencio á la persona que se le presentara.

Después recorrieron dos anchas galerías, adornadas con lujo, y penetraron en un salon suntuosamente decorado, con grandes lienzos y delicados muebles de extraordinario valor.

En el fondo de esta estancia habia una puerta.

Tom se dirigió á ella, procurando no causar el menor ruido, y levantando las ricas colgaduras de terciopelo que la cubrian, se volvió hacia nuestro desconocido para decirle, con voz que apenas se dejaba oír:

nado trashumante, que sufre tantas pérdidas, y deja de dar una porción de productos, que está dando el ganado estante, solo por esos viajes de treinta ó mas días que tiene que hacer por cordeles sin comida, si en vez de hacerlos fuese trasladado en uno ó dos días desde las dehesas de Extremadura á donde tienen los pastos de verano, y vice-versa por una locomotora que llevase la dirección de los cordeles, ó la línea mas recta posible, si esto sucediese, no sufriría pérdida alguna en la trashumación y podría sortear mejor los malos años, y dar los mismos productos que el ganado estante con mas la ventaja de la finura de su lana. Tengo á la vista las tarifas de percepción en las líneas férreas de Madrid á Alicante y Toledo; por un wagon completo que contendrá sesenta carneros, veinte y cinco cerdos, y ochenta corderos ú ovejas, perciben un real y 50 céntimos por cada kilómetro, que viene á salir cada cabeza por menos de un céntimo por kilómetro; si tuviésemos un camino de hierro, que llevase y trajera el ganado lanar trashumante por una tarifa igual, vendría á importar su percepción la misma cantidad ó menor, que la que hoy tiene de pérdida y de costo viajando por los cordeles sin contar la desmejora del ganado. La mas producción, que podría dar la calculan ganaderos entendidos y muy prácticos en 12 ó mas reales por cabeza; si en vez de criar doblado, criasen sencillo, si en vez de criar un rebaño de cuatrocientos ó quinientos corderos, criase como el ganado riberiego setecientos ú ochocientos, esos trescientos corderos mas darían una utilidad de cuatrocientos ó mas duros, sin ningun aumento de pastores y de yerbas; si se hiciese queso en los meses de primavera, como se hace con el ganado estante, cada oveja podría dar dos quesos de dos á tres libras cada uno, que á 2 rs. libra, producirían mas de doscientos duros; por manera que sin contar con el producto del estiércol, cada rebaño podría dar de mas producción cuatrocientos duros de la cría, y doscientos de queso, viniendo á salir cada cabeza por este cálculo con 12 rs. Si se tiene presente que pastan las dehesas de Extremadura dos millones de ovejas trashumantes, el camino de hierro aplicado á su trashumación podría producir por solo este concepto veinte y cuatro millones de riqueza anual, que se distribuiría entre los ganaderos trashumantes y los dueños de las dehesas; sería una mina, que bien merece, que se esploté, y que fijen en ella su atención todos los que tienen grandes propiedades ó muchas dehesas en Extre-

madura. Y téngase en cuenta, que la trashumación del ganado lanar ni está para concluir ni es de esperar que concluya por la sencillísima razón de que las dehesas de Extremadura mantienen en el invierno doble número de ganado, que en el verano, y si se ocupan todas en el invierno como se vienen ocupando, faltarán para la mitad del ganado pastos en el verano, y esa mitad, que ha de quedar sin acomodo tendrá que irlos á buscar á otra parte, tendrá que trashumar.

No me ocupo del tráfico interior de esta provincia, ni de las relaciones mercantiles de partido á partido, y de pueblo á pueblo, porque no son los intereses de localidad sino los generales de la provincia los que deben tenerse en cuenta, y los que sin duda todos tenemos para formar nuestra opinion acerca del camino de hierro, que mas útil sea á nuestro país. Esa utilidad hay que buscarla en nuestro comercio exterior; las vías de importación y exportación, que siga, serán las que deba llevar el camino de hierro si nos ha de producir la riqueza que proporciona la economía en los trasportes; y si esas vías están muy marcadas, y á todos nos son conocidas, en la dirección de Mediodía á Norte, y vice-versa, parece indudable, que una vía férrea, que se enlazase en Mérida con la que haya de venir de Sevilla y la de Portugal y con la del Norte de España atravesando toda nuestra provincia, sería la mas útil, y la que pudiera satisfacer mas cumplidamente sus intereses generales. Las utilidades, que esa vía férrea nos habria de reportar son inmensas; calcúlese por un lado el consumo, que hacemos de los efectos estancados, de los artículos coloniales, y de las demas mercancías que importamos, y por otro el número de las que exportamos, redúzcase á arrobas unas y otras, y darán una suma de muchos cientos de miles; si cada una de esas arrobas deja de economía en el transporte aunque no sea mas que dos reales, tendremos una economía de bastantes millones, una mas riqueza con que podamos contar, que será mucho mayor, si á ella se agrega la economía en la ganancia, y la utilidad que podría proporcionar ese mismo camino de hierro empleándose tambien en la trashumación del ganado lanar.

Una vía férrea de ese porvenir sin contar con el alimento que la darían las demas vías con que enlazase, debe hallar una empresa, que se encargue de construirla por una subvención moderada; cabalmente las provincias de Sevilla, Badajoz y Salamanca se están ocupando de ese mismo camino de hierro porque

sus intereses son idénticos á los nuestros, porque si nuestro comercio compra al suyo unos efectos y les vende otros, la utilidad y conveniencia de esas compras y ventas debe ser reciproca, debe ser comun; la diputación de Sevilla ha estado reunida á una comisión de la de Badajoz y han convenido en subvencionar cada una los kilómetros de su territorio de una vía férrea desde Sevilla á Mérida; esas dos provincias desearán sin duda alguna, que la de Cáceres se ponga de acuerdo con la de Salamanca, ó la de Avila para continuar esa vía férrea hasta unirla á la del Norte; por manera, que esas cuatro provincias llevadas de un deseo comun de utilidad y conveniencia y por un concurso simultáneo pueden realizar ese camino de hierro subvencionando cada una los kilómetros de su territorio bajo las bases de equidad y de justicia, que rigen á todas las sociedades, pudiendo así aspirar esta provincia y la de Salamanca ó la de Avila á que el Gobierno las ayude á pagar la subvención como está dispuesto á hacerlo con la de Badajoz y la de Sevilla; que las dos reunidas no han tenido tantos bienes de propios y comunes que vender como la de Cáceres.

No creo, que tenga condiciones de viabilidad ese otro camino, que se proyecta desde Madrid por Talavera de la Reina, Trujillo y Cáceres á unirse con el de Lisboa dentro de Portugal por entre Alburquerque y Valencia de Alcántara; antes de pensar en la realización de esa vía férrea se necesita tener la seguridad, de que se abrirá para ella y por el punto donde se la quiera llevar la frontera española portuguesa; necesitan celebrar las dos naciones un convenio igual cuando menos al que se celebró antes que las cortes constituyentes de 1856 acordasen la dirección de la línea, que en Badajoz, punto convenido, se habia de unir con la portuguesa; para celebrarse ese pacto internacional creo yo, que los gobiernos de una y otra nación han de tener en cuenta muchas otras consideraciones, que la de la menor distancia de Lisboa á Madrid, muy difíciles de armonizar.

Antes de que se piense en la realización de esa línea férrea, que sería paralela á la que se está construyendo desde Ciudad-Real á Badajoz se necesita salvar la ley de ferro-carriles, que prohíbe ese paralelismo; dificultad que no puede salvarse como no se derogue ó modifique esa ley; dificultad imposible hoy de vencer porque no puede entrar en los principios de un buen Gobierno derogar una ley, apenas dada, bajo cuyo amparo y protección se están empleando inmensos capitales ya públi-

= 125 =

para mayor seguridad, tomar parte yo mismo en la aventura.

—Señor, desechad esa idea,—contestó el hombre del capote—ved que os esponéis...

—Silencio.

—Como queráis.

Un silvido agudo, penetrante, resonó en aquellos momentos, y fué á confundirse con los silvidos del aire, que en sus impetuosos torbellinos arrastraba torrentes de lluvia. Aquel silvido debía ser una señal convenida de antemano, pues la puerta del viejo edificio, giró sobre sus goznes, dejando franco el paso á nuestro desconocido y á los que le acompañaban.

La puerta volvió á cerrarse.

El jefe de la comitiva que acababa de llegar, habló á la persona que le habia facilitado la entrada.

—No olvidaré nunca tus servicios, Tom,—le dijo,—sabré recompensarte como mereces.

—Gracias, señor,—respondió aquel hombre, con un acento extranjero mareadísimo.

Tom era alto, enjuto de cara, blanco, como casi todos los hijos de la nebulosa Albion; tenía pelo rubio, cejas espesas y ojos pequeños, que desde sus profundos huecos brillaban como dos luces fosfóricas.

—Por si fuere necesario, quedará aquí un hombre custodiando la salida.

= 124 =

bia tomado asiento, cuando los caballos partieron velozmente, castigados por el látigo del cocheró, á quien sin duda se habia prevenido con anticipación el camino que debía seguir.

Mientras tanto el criado de este personaje, Roque y sus dos compañeros, habian pasado las calles de S. Eloy, Juan de Burgos y la de Claveles, y cruzaban la de las Armas, para entrar en la del Cristo, y llegar á la plaza de San Vicente, donde acababa de parar un carruaje.

—Todos á un tiempo,—dijo el hombre del capote.

—¿Estará allí el amo?

—Si, Roque; ya os podeis preparar. Mucho sigilo, y vamos á ver lo que se nos ordena.

Del carruaje descendió un hombre, que vino á reunirse con los otros cuatro que acababan de llegar.

—Seguidme,—dijo en voz casi imperceptible; y todos ellos, rodeando los muros del templo que dá nombre á aquella plaza, se encaminaron con silenciosos pasos á la calle de Jesus.

Allí se detuvieron, delante de la puerta de un viejo caseron, que era al parecer el término del viaje.

—Habia pensado aguardar fuera de esta casa el resultado de vuestra empresa,—dijo el amo;—pero me he arrepentido; quiero

= 121 =

Apenas habian llegado á la puerta de la sala, cuando un bulto negro atravesó con la mayor rapidez la distancia que separaba á la habitación inmediata de la calle.

Era el embozado misterioso, que desde el lugar en que lo dejamos habia estado sorprendiendo todos los detalles de las instrucciones dadas á Roque y sus compañeros, por el hombre del capote de goma.

—La lobreguez de la noche se habia aumentado.

En el reloj de S. Pablo acababan de dar las once y media.

La mustia luz de los faroles se encerraba en círculos estrechísimos, y la negra oscuridad daba á la antigua ciudad de San Fernán do un aspecto pavoroso y sombrío.

—El viento y la lluvia azotaron fuertemente á Roque y sus camaradas, cuando salieron de la taberna con el hombre del capote.

El embozado que los expiaba, habia desaparecido.

Roque y sus compañeros, siguiendo á nuestro desconocido, entraron en la calle del Angel y se dirigieron hacia la plaza de la Magdalena.

cos, ya privados, y creándose intereses de suma cuantía. No es la cuestión si el poder legislativo puede ó no derogarla, esa facultad la tiene sobre todas las leyes; la cuestión es, si deberá y querrá hacerlo teniendo en cuenta, que en virtud de esa ley de ferro-carriles se han celebrado una multitud de contratos, que las empresas encargadas de su construcción están empleando inmensos millones, que son muchos los que el Gobierno tiene dados y ofrecidos por subvención, y que de admitirse el paralelismo en perjuicio de una línea y de una empresa se alarmarían las demás, y temerían que les sucediese lo mismo.

Esa línea desde Madrid por Talavera, Trujillo y Cáceres á unirse con la de Lisboa debe tener por principal objeto nuestro comercio con ese reino, no el que tenemos con las provincias de Madrid y Toledo, que es tan insignificante, que no llama la atención; son muy pocas las mercancías nuestras que van á sus mercados, como las que de los suyos vienen á los nuestros; no hay entre las tres provincias una continua exportación é importación, esa continua compra y venta, que crea y asimila la mancomunidad de intereses, y que hace útil y conveniente un camino de hierro. Si pues ese, que se quiera venga por Talavera y Trujillo tiene por principal objeto nuestro comercio con Portugal, antes de pensar en su realización, se necesita vencer otra dificultad, que es la doble aduana que hay en su frontera.

Hasta ahora ningún Gobierno ha establecido en su comercio exterior el libre cambio; modifican los aranceles de sus aduanas, suprimiéndolos ó rebajándolos en algunos artículos, como acaban de hacerlo los gobiernos de Francia é Inglaterra, ó establecen una liga aduanera como los diversos estados de Alemania; podrá aumentar sus progresos la escuela libre cambista, podrá llegar un día en que el comercio sea enteramente libre en todo el mundo, pero mientras habrá aduanas con aranceles menos ó mas arreglados, mientras no podrá satisfacerse el objeto de ese camino de hierro que se quiere traer por Talavera y Trujillo si su utilidad ha de consistir en nuestro libre comercio con Portugal, á no ser que antes se verificase su anexión á España; esa vía férrea, pues, es un problema insoluble, porque no tiene datos ciertos, porque su resolución se hace depender de la condición de que se celebre el pacto internacional, que se necesita para que pueda empalmarse con la de Lisboa, de la condición de que se reforme la ley de ferro-carriles, que prohíbe el paralelismo en las líneas, de que no haya aduanas en la frontera de Portugal, de que podamos traer de allí libremente los efectos estancados, los coloniales y muchas otras mercancías, que se tienen hoy como géneros de contrabando: condiciones que no dependen de la voluntad de los defensores de esa línea, que por mucha que sea su eficacia y actividad, por mucho que sea su celo, no se sabe si se realizarán, sino que es lo mas probable, lo mas seguro, lo mas comprensible, que no se realicen.

A el comercio que podamos hacer con Lisboa satisfará cumplidamente la navegación del Tajo, en que se está trabajando, que llega ya cerca de Alcántara, y que si ofrece algunas dificultades se vencerán porque antes de ahora ha sido navegable hasta Toledo; á las demás necesidades del comercio de exportación é importación no puede atender una vía férrea de aquí á Madrid, porque no puede traérsenos ni llevarnos los efectos, que importamos y exportamos, con baratura, porque no nos puede producir economías en sus transportes, y por consiguiente riqueza alguna.

Para la producción se necesitan tres capitales, el que representa el taller, el del trabajo, que hay que emplear, y el del dinero, que hay que invertir; cualquier efecto ó mercancía, que se produzca, toma en el punto de su producción un valor proporcionado al que representan esos tres capitales, que en ella se emplean; el valor que toma el efecto ó mercancía en el punto donde se produce sube ó baja según suben ó bajan los valores de los capitales, que se necesitan para su producción, y según vengán los tiempos si también se necesita del concurso de la naturaleza; esa alteración de los precios es absolutamente independiente de que haya ó no caminos de hierro. Hay producciones propias de ciertas

zonas, de ciertos climas y de ciertos terrenos, pero las hay comunes á diversos países, aunque no en todos se obtengan en abundancia igual y con la misma baratura; esas producciones comunes á diversas comarcas varían de valor en ellas según que cuesta mas ó menos capital el obtenerlas, según los terrenos sean mas ó menos fértiles, según que las haya en mas ó menos abundancia; por eso el aceite en Andalucía tiene en los puntos de su producción menos valor, que en la Mancha y Badajoz, y menos aun que en Cáceres y en Toledo en los puntos donde también se produce; por eso los cereales en las pingües y estensas tierras de labor que hay en las provincias de Badajoz y Salamanca tienen menos valor, que en los demás países donde también se producen; esa diversidad de precios en unos mismos artículos en los distintos puntos de su producción, es también independiente de que haya ó no caminos de hierro. Empero como los efectos ó mercancías no se consumen todas en los puntos donde se producen, como hay que llevar las que sobren á otros mas ó menos distantes, aumentan al precio, que tienen, el del transporte, y el de la ganancia; de aquí nace el tráfico y el comercio y la necesidad de vías entre los puntos productores y consumidores, y de aquí la utilidad y conveniencia de los caminos de hierro siguiendo esas vías directas para producir economías en el precio de los transportes y de la ganancia; y como las provincias de Toledo y Madrid no producen los efectos que necesitamos, y no consumen los que nos sobran, una vía férrea en esa dirección no puede satisfacer los intereses generales de esta provincia: no nos podría traer ni llevar con baratura mas que artículos tan insignificantes como es el comercio, que tenemos con Toledo y Madrid; los artículos principales que traemos directamente de los puntos de su producción, y que llevamos á los puntos de su consumo, esos efectos de una cuantía inmensa que importamos y exportamos no pueden venir por ese camino de hierro con economía en los transportes.

Pongamos la cuestión como de bulto, fijémosla en el terreno de los hechos, supongamos que existe ya esa vía; los efectos coloniales, que vienen á nuestros puertos marítimos con un precio igual de producción y de transporte, para que esa vía férrea nos los trajese, era preciso llevarlos antes á Madrid de uno de nuestros puertos, de Alicante, supongamos, que es el mas próximo; según la octava clase de las tarifas generales de ese camino, que es la mas barata, cobra su empresa 58 céntimos por tonelada y kilómetro; siendo los kilómetros del trayecto de Madrid á Alicante cuatrocientos cincuenta y cinco, percibiría por tonelada diez y siete mil doscientos noventa céntimos, que son ciento setenta y dos reales y noventa céntimos, mas cinco rs. por derechos de carga y descarga, mas los derechos de repeso y almacenaje; que no quiero tomar en cuenta; desde Madrid aquí costaría una mitad, aunque hay mas de la mitad de kilómetros, que serían ochenta y seis reales y cuarenta y cinco céntimos con mas los cinco reales por carga y descarga; todas estas cantidades suman doscientos sesenta y nueve reales y treinta y cinco céntimos; por ese precio ó por menos nos trae hoy un carro una tonelada desde Sevilla por malos caminos; esta demostración se puede aplicar á las producciones propias de Andalucía libres ó estancadas; y á todos los efectos y mercancías, que llevamos y traemos del litoral del Mediterráneo, pues que una arroba de peso cuesta un real de transporte desde Barcelona á Sevilla, pues que el transporte por mar es mucho mas barato, que por un camino de hierro; la misma demostración se puede aplicar también á las mercancías, que trajésemos ó lleváramos de aquí á Sevilla y por mar despues al Occidente de Francia, ó á Inglaterra; y mucho mejor podría aplicarse esa demostración á las mercancías que llevamos y traemos de Badajoz, Béjar y Salamanca. Y téngase en cuenta, que he partido de la tarifa mas barata del camino de Alicante, y que según son las mercancías se cobran por la primera clase de las tarifas, ó por la segunda, ó por las demás sucesivamente hasta la octava que es la última; los colchones, que pertenecen á la primera clase de las tarifas, tienen de tipo un real y treinta céntimos por tonelada y kilómetro, el arroz que pertenece á la cuarta tiene de tipo cincuenta y

dos céntimos, y los granos que corresponden á la quinta cincuenta céntimos; yo solo he tomado el tipo de la octava clase, que es de treinta y ocho céntimos, además de prescindir de los derechos de repeso y almacenaje. Si pues he partido en mi demostración de los tipos mas ínfimos, si aun así no nos produciría el camino de hierro de aquí á Madrid ninguna economía, y por consiguiente ninguna utilidad en los transportes de los principales efectos, que esportamos é importamos, no comprendo la razón, en que se funden los que piensan, que las vías férreas crean las del comercio, y se contentan con una, cualquiera que ella sea, la primera que se haga, y de donde quiera que venga; no comprendo, que las relaciones mercantiles que hay entre los pueblos productores y consumidores, que esas vías directas, establecidas entre ellos para comunicarse, hijas de la diversidad de zonas, de climas y de producciones, y de la abundancia ó escasez de estas puedan alterarse por una vía férrea que lleve contraria dirección.

Supongamos también que hay un camino de hierro de Sevilla aquí, que sigue á unirse con el del Norte en Avila, Arévalo, ó Medina del Campo; ya hemos dicho, y demostrado, que los artículos coloniales trayéndolos desde Alicante por Madrid tendrían que correr 682 kilómetros, y costarían lo menos 269 rs. y 55 céntimos; bajo los mismos datos y apreciaciones trayéndolos de Sevilla, que vendrían á correr unos doscientos kilómetros, nos costaría la tonelada siete mil seiscientos céntimos que son setenta y seis rs. mas cinco de los derechos de carga y descarga, total ochenta y un rs.; ó lo que es lo mismo, ciento ochenta y ocho rs. y treinta y cinco céntimos menos; es decir, que esa suma sería una economía en el transporte, una riqueza mas que nos daría cada tonelada de artículos coloniales trayéndolos de Sevilla por una vía férrea; por manera que si esos artículos trayéndolos desde Alicante por Madrid en camino de hierro cuesta el transporte de una tonelada, lo que hoy nos viene á costar trayéndolos á lomo desde Sevilla, si desde este punto se tragesen en un camino de hierro nos dejaría cada tonelada en el transporte de economía ciento ochenta y ocho rs. y treinta y cinco céntimos; y poco mas ó menos sucedería con los efectos estancados y las producciones propias de Andalucía, y las demás mercancías, que enviásemos ó traeramos del litoral del Mediterráneo, de Badajoz, y de Béjar y Salamanca. Ante estas demostraciones no puede haber competencia entre las dos líneas, no debe haber duda alguna en la elección; no se puede desconocer, que no es el camino de Trujillo y Talavera, sino el de Mérida á Castilla, el que satisface los intereses generales de la provincia, y el que la ha de dar en el presente y en el porvenir, vida, población, comercio, industrias y riquezas. Esto al menos es la convicción mas profunda, que tengo, que he formado y fortalecido desde el año de 1852, que empecé á ocuparme como diputado provincial de esta cuestión de camino de hierro, y en que he intervenido despues mas ó menos directamente en todos los pasos que ha dado, hasta hace año y medio; esta al menos es mi convicción, que creo hoy un deber en mi darla á conocer á mi provincia.

Cáceres 10 de Abril de 1861.

FELIPE CALZADO PEDRILLA.

GACETILLA.

TRASLACIONES. Asegúrase que los Ilmos. señores Obispos de Coria y Plasencia, van trasladados, el primero á Osma y el segundo á Calahorra.

PARA ELLAS. Las modas de primavera apenas se han fijado, pero ya se dice que alternarán el tafetan y el moaré con los tegidos de lana y seda, sobre los que abundará la pasameniería y los azabaches. Dícese que los vestidos se llevarán con mucho vuelo, casi lisos por delante y con muchos pliegues desde la cadera atrás. Creese que dominarán los cuerpos redondos, ya cerrados ya ligeramente escolados, que las mangas se llevarán anchas y

abiertas. Los sombreros dominantes son de crespon y tafetan. Los adornos de cabeza se llevan ligeros y formando punta por delante y muy voluminosos por detras y por los lados. Hay cierta riqueza en los cuellos, mangas y fichas, llevándose estos últimos semi escotados y adornados con una tira de blonda y otra de encaje negro, y al pié de este un terciopelo negro, rodeado de blonda blanca. Los cuellos continúan llevándose muy estrechos.

REMITIDOS.

Sr. Director de EL ECO DE EXTREMADURA.

Cáceres y Abril 8 de 1861.

Muy Sr. mio: en el número 23 de su apreciable periódico correspondiente al día 6 de Abril he leído un remitido del Sr. D. Rafael Gonzalez que me ha satisfecho cumplidamente. Lo esperaba de la franqueza, caballerosidad e ilustración del Sr. Gonzalez. Ya la advertencia que hizo preceder á la publicación de mi artículo VIII me daba una completa seguridad, de que el Sr. Gonzalez desaharía, noble, digna y decorosamente sus equivocaciones.

Es en efecto, un grave inconveniente, para toda clase de polémicas, el que los contendientes se hallen á larga distancia, y mas todavía, el que se anticipen las contestaciones, ó se crucen, antes de haberse espuesto los pensamientos ó hechos, que deban ser objeto de la polémica.

El Sr. Gonzalez, llevado de una impaciencia, que le honra mucho en la cuestion que nos ocupa, se anticipó un poco en la polémica. ¿Pero quién se contiene en esta clase de cuestiones? ¿Quién, que contase con las fuerzas y el entusiasmo del Sr. Gonzalez para poderlas tratar á fondo, se resigna á esperar dias y dias el término de una publicación larga y no diaria? Quizá yo hubiera hecho lo mismo que él, é incurrido, por la misma causa, en equivocaciones é inoportunidades.

Sin embargo, el Sr. Gonzalez, desde el principio, á no ser por esa especie de ofuscación que parece le causó la publicación del acta del 19 de noviembre, debió, no solo sospechar, sino ver de una manera palpable el trazado que yo iba á defender. Aparte de mis antecedentes en esta cuestion, de esos antecedentes, que son tanto para revelar el pensamiento del hombre, á quien se le hace la justicia de considerarlo honrado y consecuente, tenia el Sr. Gonzalez, á la vista, las afirmaciones, que sobre este particular, contienen mis artículos primero y segundo publicados en los números 12 y 13 de EL ECO.

Decia en el primero al manifestar mi constante convicción, sobre indicado trazado, que, «sabia con seguridad que no habia quedado completamente perdida en las constituyentes: «(la cuestion del trazado de la linea internacional) y á la convicción que de esto tenia, «fundada en la justicia de nuestra causa en aquella ocasion, se agregaba la concesion de una «linea de servicio particular desde Madrid hasta «Malpartida de Plasencia (la del 9 de Julio de «1856) que, mas tarde ó mas temprano, tenia «que venir á despertar la antigua cuestion del «trazado de la linea de Portugal por la provincia de Cáceres. Comprendia, que la importancia de este trazado, haria pensar seriamente á todos en la prolongacion de la linea «de servicio particular hasta las fronteras de «Portugal y que no habria razon ni fuerza humana que pudiese evitarlo.» Al final de este artículo, que no tenia otro objeto que encarecer la importancia de la linea internacional de Madrid á Lisboa por nuestra provincia, fijaba el orden que me proponia seguir en esta discusion, y en él, indicaba, que me ocuparia de los varios proyectos, trazados y estudiados en la indicada direccion, comparandolos, bajo el punto de vista de sus ventajas y dificultades, y concluía recordando á mis paisanos, lo que habia debido en otro tiempo á su gratitud sosteniendo en otro terreno la misma cuestion, y rogándoles juzgaran mis convicciones de la misma manera que lo hicieron entonces.

No podia fácilmente dudarse á que trazado me referia; cual era el que apoyaban mis con-

vicciones. Y si hubiera podido dar lugar ese artículo á la mas ligera duda, el segundo, inserto en el número 15, la hubiera desvanecido por completo, puesto que en este decia, «la «provincia toda sabe lo que sostuve en las Constituyentes con mis apreciables compañeros respecto al ferro-carril de la provincia. Y si bien «la consecuencia es siempre recomendable, lo «es mas, cuando tiene por guía la justicia. Tenia la convicción fuertemente adquirida, de que «aquel trazado, (el de el valle del Tajo por Alconetar) servia mejor los intereses generales del «pais en relacion con los de la provincia. Esa «misma convicción tengo hoy y la sostendré en «los artículos sucesivos.»

¿Cómo el Sr. Gonzalez al leer mis primeros artículos, esos artículos que contienen las terminantes afirmaciones que llevo copiadas, no pudo sospechar, siquiera, que iba á defender el trazado de la linea internacional por Malpartida y Alconetar? ¿Con qué fundamento, otros muchos, pudieron incurrir en el mismo error segun indica el mismo Sr. Gonzalez? No lo comprendo. Sin duda debió desorientarles demasiado el acta del 19 de noviembre para no fijarse ni en mis antecedentes ni en mis afirmaciones. Y tan fué así, que no repararon tampoco en las frases que copian de referida acta. Decia, segun ella, el Sr. Gobernador presidente de la Diputacion provincial «tambien me es grato rendir un tributo de justicia, manifestando, que «los Sres. D. Antonio Concha y D. Carlos Godínez de Paz consecuentes con las ideas que sostuvieron en el parlamento se me han ofrecido y «prestan su cooperacion eficaz. ¿Pero á que trazado? ¿Con cual trazado podiamos ser consecuentes al ofrecer nuestra cooperacion? La lógica se lo dirá indudablemente al recto criterio del Sr. Gonzalez; con aquel que sostuvimos en el parlamento.

Al ofrecer mi cooperacion al Sr. Gobernador de esta provincia, en esta cuestion, no comprendia, que como autoridad superior de la misma pudiese tener, ni proyectos propios, ni otros intereses, que el general del pais y el de la provincia cuya administracion le está encomendada. El mismo Sr. Gonzalez parece haberlo demostrado, en alguno de sus artículos, cuando ha supuesto, que este mismo Gobernador, ha influido de una manera especial para que se hiciesen los estudios de el ramal ó linea castellana, probando con esta asercion, que llevaba su solicitud á los intereses de todos los pueblos de la provincia. Sea de esto lo que quiera, el Sr. Gonzalez no podrá menos de convenir, en que yo no estaba en el caso de hacer rectificacion alguna de la citada acta, aun en el caso, de que el Gobernador de la provincia, abrigara el pensamiento de proteger un trazado de los de la provincia con perjuicio de los demas, toda vez, que anunciaba mi oferta y cooperacion, en consonancia con las ideas que habia sostenido en el parlamento respecto á esta cuestion.

Por lo demas, Sr. Gonzalez, V. lo ha dicho; mi mirada va mas alta, la llevo fija en el porvenir, en ese porvenir que no puede faltar, al menos que retrocedamos en la marcha progresiva que hemos emprendido. La linea internacional entre Madrid y Lisboa por esta provincia, se realizará, no lo dude; y si, en el comienzo de su trazado, hoy, se comete algun desacierto, se rectificará. Las escigencias del interes general llegan siempre á sobreponerse y á tener el poder bastante para vencer á las escigencias egoistas de localidad. Lo difícil siempre, en estas cuestiones, es el empezar; despues el tiempo, y las necesidades apremiantes del desarrollo y actividad de la riqueza pública, se encargan de llevar é irradiar esta clase de comunicaciones á donde se precisen.

Ruego á V., Sr. Director, permita la publicación de estas lineas en su apreciable periódico, á lo que le quedará agradecido su afectísimo y seguro servidor Q. B. S. M.

CARLOS GODÍNEZ DE PAZ.

Sr. Director de EL ECO de Extremadura.

En el número 21 de su periódico, correspondiente al 24 de Febrero último, he visto inserto un comunicado de D. Julian A. Zugasti y Saenz, en el que contesta al mio que tuvo V. la bondad de insertar en el del número 18.

Mucho siento que el Sr. Zugasti haya creído verse lastimado en mi escrito. No ha sido mi objeto inferir la mas ligera ofensa á su persona, ni motivos tenia para hacerlo. En el artículo á que se refiere no existe realmente mas que mi juicio respecto á la poca experiencia, hija de su juventud, que le suponía para tratar á fondo la cuestion de ferro-carril, y esto al lado de un elogio á su entusiasmo.

El mismo Sr. Zugasti, en el que ha publicado en el núm. 21, ha formado de mí el que ha tenido por conveniente, y por cierto que no es tan favorable respecto á la cuestion de ferro-carril como él esperaba de la ilustración y datos que me suponía, puesto que no he podido confundir, segun dice, con elevados conocimientos á mis adversarios en esta cuestion. ¿Por qué habia yo de darme por ofendido con tal indicacion? Las apreciaciones respecto á capacidad ó juicios de las personas, con relacion á un punto ó cuestion determinada, no pueden en manera alguna considerarse ofensivas á menos que se suponga que existe ofensa en la contrariedad de la discusion.

Creo suficientes las anteriores lineas para tranquilizar al Sr. Zugasti y espero de la amabilidad de V., Sr. Director, se servirá darlas cabida en las columnas de su periódico.

Cáceres 22 de Marzo de 1861.

J. M. SANCHEZ DE LA CAMPA.

Por todo lo no firmado.
El Secretario de la redaccion,
MANUEL MUÑOZ BELLO.

MERCADO DE ESTA CAPITAL.

Precios medios.

	Rs vn.
Fanega de trigo	49
Idem de cebada	32
Idem de avena	20
Idem de centeno	34
Idem de garbanzos	80
Arroba de arroz	32
Idem de patatas	5
Idem de aluvias	22
Idem de aceite	62
Idem de vinagre	14
Idem de aguardiente	80
Idem de vino	40

SECCION DE ANUNCIOS.

IMPRENTA

DE LOS SRES. BELLO, HERMANO Y SOCIO,
CACERES.

Este establecimiento, montado recientemente en la capital de la provincia, ha hecho una considerable rebaja en los precios de toda clase de impresiones, y tiene de venta para los Ayuntamientos de los pueblos cuanta clase de documentos pueden necesitar en el desempeño del servicio, entre los cuales se cuentan:

CARGAREMES, CARTAS DE PAGO,
LIBRAMIENTOS,
ESTADO DE NACIDOS, DE MUERTOS
Y DE MATRIMONIOS,
CUENTAS MUNICIPALES,

y todo lo que estas Corporaciones recomiendan; advirtiéndole que sus pedidos se servirán en el acto de recibirse.

Despacho en esta capital, calle de la Audiencia, núm. 9.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

CÁCERES.—1861.

Imprenta de los Sres. Bello, hermano y socio.