

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 18 de Diciembre 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. 66.

EL ECO DE EXTREMADURA.

SUSCRICIÓN NACIONAL

á favor del inventor del Ictineo,

D. NARCISO MONTUBIOL.

(Continuacion.)

NOMBRES	Rs. vn.
Suma anterior	1987
Sres. D. Ramon Lopez	20
Millan Hernandez	20
Marqués de Santa Marta	100
D. Leon Mora	19
Total	2.146

(Se continuará.)

Continúa abierta la suscripción en la redacción de este periódico.

Las personas residentes fuera de esta capital, que deseen figurar en la lista que precede, pueden dirigirse al Director de *El Eco*, acompañando sus donativos en letras de fácil cobro.

Tan luego como esta suscripción se termine, giraremos el total importe de sus productos á favor del Sr. Presidente de la Junta central establecida con el mismo objeto.

FERRO-CARRIL.

III.

Este artículo no es de oposición á la línea directa, ni de apoyo á la transversal. ¿Qué pudiera decir en ese sentido que tuviera novedad para los lectores de *El Eco* que han asistido á este largo debate? Lo que yo pienso de aquella vía y de sus dos trazados, que ahora se disputan el triunfo, dicho se está en la serie de artículos que desde Febrero acá he tenido la honra de publicar. Lo que pienso del trazado por Malpartida de Plasencia, que al parecer se presenta en oposición al de Trujillo, no debo repetirlo aquí; y aunque mi opinión vale poco, si alguno desea conocerla, le remito al número 47 de *El Eco* de EXTREMADURA.

Lo único que yo puedo hacer, en mi posición particular, como defensor del ferrocarril Extremeño-Castellano, y bajo ese punto de vista, es juzgar del mérito relativo de los dos trazados del llamado directo, que traen divididos y en renida contienda, á sus valedores y patronos.

Lo haré con imparcialidad, como quien juzga desde campo neutral. Y haré menos: no juzgaré siquiera, dejando que por mí hablen los números y las cifras del presupuesto de gastos de construcción de dicho ferrocarril, publicado en el Boletín oficial de 18 de Noviembre.

Segun aparece de ese documento, la línea directa recorre dentro de la provincia de Toledo una extensión de 50 kilómetros 395 metros, y en la de Cáceres 150 kilómetros 965 metros; de modo que su longitud total es de 201 kilómetros 258 metros.

También resulta que ha sido dividida en tres secciones ó trozos; y ya hemos visto la enorme diferencia que hay en el coste de la 1.ª y 5.ª, comparado con el de la 2.ª. Lo que extrañamos algo es que no se exprese, como debiera, la longitud de cada sección. Sin embargo, no podemos presumir mal de ese silencio, ni afirmaremos que tenga por objeto evitar un disgusto á los parciales del proyecto, que disgusto y no pequeño, y hasta asombro, ha de causarles la noticia de que los 58 kilómetros de la segunda sección cuestan 98,855,556 rs. Esto es para desanimar al empresario mas intrépido, y al mas audaz proyectista de ferrocarriles.

Si el lenguaje y las figuras poéticas no fueran tan impropias de este asunto, aun á riesgo de que disonase algo, habíamos de recordar la famosa, cuanto terrible inscripción, que leyó el Dante sobre las puertas del infierno: *Lasciate ogni speranza*. Parécenos que el ingeniero encargado de los estudios, cuando á la vista del Tajo y del puerto de Miravete dijo: *El salto cuesta 99 millones*, debió á renglón seguido escribir en su cartera: *Lasciate ogni speranza*.

Este silencio nos hizo suponer que la 2.ª sección comprendía el trayecto de Almaráz á Trujillo, y la 3.ª de Trujillo á Cáceres. Meditándolo bien, y haciendo combinaciones de números, podemos rectificar hoy ese error, y nos apresuramos á hacerlo, siendo para nosotros cosa averiguada que la primera sección rinde 80 kilómetros, 58 la segunda y 84 la tercera próximamente, es decir, que la 1.ª recorre el trayecto de Talavera á las inmediaciones de Almaráz, la 2.ª hasta las de Jaracejo y la 3.ª hasta Cáceres.

Ya dejamos apuntado en el artículo anterior que el coste total de la línea en la provincia de Cáceres es de 180.012,598 rs., y que el sacrificio anual que nos impone, para pago de la subvención bajará poco de 2.000.000.

Ahora es llegado el caso de hacer un estudio comparativo de los dos trazados de la vía directa desde Cáceres á Talavera, es decir, el de la derecha y el de la izquierda del Tajo.

Todos los defensores de esa línea, aun los mas obstinados, reconocen y confiesan que el ferrocarril transversal tiene probabilidades de construcción, le ofrecen su apoyo, y dicen: que se hará, sin obstáculo alguno. Se hará, pues, y partiendo de Mérida le traeremos por Cáceres y Alconétar hasta las inmediaciones de Plasencia.

Supongamos ahora que se adopta para la línea directa el trazado de la derecha del Tajo, sin olvidar que estas cuestiones son siempre cuestiones de presupuesto y de recursos.

La vía transversal, que apoyais, llegando á las inmediaciones de Plasencia os dá construidos 78 kilómetros para la directa. Desde el punto de empalme de ambos caminos hasta Navalnoral de la Mata la distancia es de 60 kilómetros, hechándolo por lo mas largo. Respecto al solar y sus condiciones topográficas, todos sabemos que hasta el Tiétar se presenta ligeramente accidentado, y del Tiétar á Navalnoral perfectamente llano, tanto como el de Navalnoral á Talavera.

A estos 60 kilómetros es preciso añadir 20 desde Navalnoral á los confines de la provincia, que hacen linde con la de Toledo; de modo que la extensión de la línea directa, empalmado con la transversal, es solo de 80 kilómetros.

Ya hemos dicho que desde Navalnoral al Tiétar el terreno es perfectamente llano, y debemos añadir, que atravesando montes la expropiación será escasa, el movimiento de tierra escaso también, y algunos materiales de construcción, como maderas, abundantísimos, y por lo mismo baratos. Este trozo por lo tanto no puede presuponerse en mas de 491,928 rs. por kilómetro, es decir, en lo mismo que ha de costar el de Navalnoral á Talavera. Queremos conceder que los 50 kilómetros desde el Tiétar á las inmediaciones de Plasencia cuesten tanto como los de la 3.ª sección de la línea trujillana, ó sea 792.000 rs. por kilómetro. Así, pues, el gasto de construcción del trozo comprendido entre las inmediaciones de Plasencia y la provincia de Toledo, es á saber:

50 kilómetros hasta el Tiétar á 792.000 rs. vn. 25.760.000

50 idem hasta Navalnoral á 491.928 rs.	14.757.840
20 id. hasta la provincia de Toledo á idem idem	9.858.560
Total	48.356.400

Ruego á todos los que estudien estas cuestiones con la mira puesta en el bien público, que examinen esa cifra con detención, y que mediten sobre ella.

La línea directa en toda la extensión que recorre dentro de nuestra provincia hasta el punto de empalme con la transversal cuesta 48.356.400 reales, es decir, 50.498.956 menos de lo que importan los 58 kilómetros de la 2.ª sección de la vía trujillana, y 151.656.198 rs. menos de lo que habria de invertirse en toda la vía desde el partido de Navalnoral á Cáceres por Trujillo.

Y si la subvención con que el Estado y la provincia acudan á la Empresa constructora equivalente á la tercera parte del capital que ha de gastarse, dicho se está que adoptando el trazado por Malpartida de Plasencia quedaria reducida á una cantidad infinitamente menor de la que exige el de la izquierda del Tajo.

De todo lo expuesto hasta aquí, y del estudio concienzudo é imparcial que he hecho de esos presupuestos, deduzco una cosa, que no tengo por qué ocultar, y que diré con mi habitual franqueza.

Creo que la línea directa tiene muchos enemigos, y de diferentes clases: algunos lo son acaso contra su voluntad, y sin haberse apercibido de ello. Son enemigos de esa línea:

Primero: Los que pretendiendo llevarla hasta Portugal, piden al gobierno que arruine á la empresa del Guadiana; porque piden lo que ningún Gobierno puede conceder.

Segundo: Los que quieren que los pueblos paguen con su caudal de propios la subvención de la empresa; porque siendo esto injusto, debe ser también imposible.

Tercero: Los que prefieren el trazado por Trujillo; porque estos se obstinan en llevarla por donde no puede pasar.

Cuarto: Los que hostilizan de un modo mas ó menos embozado, la línea transversal, que salvando el paso del Tajo allana las dificultades con que tropieza la directa.

Y concluyo por repetir lo que ya he dicho otra vez: que los patronos de la primera son los únicos que, acertando en los medios, hacen posible la segunda, en un porvenir mas ó menos lejano.

Abadía y Diciembre 13 de 1861.

RAFAEL GONZALEZ.

La empresa del ferrocarril de Ciudad-Real á Badajoz, ha contestado á lo dicho por el Sr. Godínez de Paz en un folleto, que recientemente ha visto la luz pública, con el artículo que á continuación reproducimos y que hemos hallado en nuestro estimable colega *El Eco de Badajoz*.

Nosotros no hemos querido ocuparnos de este último trabajo del Sr. Godínez, porque lo hemos encontrado desnudo de todo lo bueno que recomienda á algunos otros escritos del mismo Sr.; y siendo esto así, no estando el folleto á que nos referimos á la altura de los ingeniosos artículos del Sr. Godínez, que con tanto gusto hemos leído, teníamos formado el propósito de no contestar á los numerosos párrafos que se nos dedican, ya

como autores de la *Reseña sobre los proyectos de ferro-carriles de Extremadura*, ya como directores ó redactores de este periódico; pero el artículo que á continuación insertamos y la noticia de que la Junta del ferro-carril Extremeño-Castellano, establecida en esta Capital, vá á contestar también á las *Consideraciones* del Sr. Godínez, nos animan á devolver por nuestra parte algunas de las duras palabras que se nos dirigen y á oponer razones, acaso ya expuestas y repetidas, contra las razones ya añejas y desvirtuadas que se emplean en el folleto en cuestion. Cumpliremos esta oferta tan luego como la citada Junta dé á luz su réplica, ó antes, si asuntos de más interés no llenan las columnas de nuestro periódico.

FERRO-CARRIL

DE CIUDAD-REAL Á BADAJOZ.

Al Sr. D. Carlos Godínez de Paz.

Con verdadero sentimiento hemos leído un folleto publicado en Cáceres por D. Carlos Godínez de Paz, en los primeros días del mes anterior, escrito incalificable en el que se suscita el odio de aquella provincia contra su hermana y vecina, la de Badajoz, pero en términos tan despreciativos y humillantes, que parece imposible hayan salido de la pluma del ilustrado representante de una provincia extremeña en las últimas Cortes constituyentes. Si, increíble parece que en pleno siglo XIX así se enciendan, y se aviven odios y rencillas por personas altamente interesadas en sofocarlas y extinguirlas, para la prosperidad del mismo país en que existen sus promovedores. «Me es indiferente, dice el Sr. Godínez, de Paz que la provincia de Badajoz gane ó pierda con la construcción de nuestra línea directa.» Estas y otras palabras irritantes desautorizan al Sr. Godínez, tratándose de una cuestion de inmenso interés para las dos provincias extremeñas. El odio ciego, el odio no es juez competente para dirimir contiendas entre hermanos.

El escrito del Sr. Godínez está plagado de errores evidentes, pero con la intencion de hacer efecto. No diremos, imitando su estilo, que *no sabe lo que se dice*, pero si que salta á la vista desde luego que ó no ha leído la ley de 18 de Julio de 1856, ó no comprende sus disposiciones. Esto decimos contestando al infundado cargo que dirige á la empresa del Guadiana, constructora de la vía ferrea de Ciudad-Real á Badajoz, suponiendo que solo ha manifestado estériles simpatías en favor de la línea transversal, pues que pudiendo hacerlo no ha solicitado la subasta del trozo desde Alconétar á Mérida, apesar de hallarse subvencionado con 240,000 rs. por kilómetro, como parte integrante de la línea general segun dicha ley. Ignora también el arrogante paladin de la línea directa, que los estudios hechos por cuenta del Gobierno en la transversal, exigian importantes correcciones que realizó la Empresa del Guadiana por medio de sus ingenieros, sin exigir un solo real á la provincia por esta variación del trazado, variación que por sí sola le asegura elementos de vida propia, independientes de todas las intrigas, y de todas las vías directas, esos azogues tan codiciados y ese *oro negro*, ese pan de la industria, que asegura á su explotación productos incalculables. ¿cómo pretende el Sr. Godínez que la empresa solicite la concesion de ese ramal cuando los mismos extremeños, que defienden la línea transversal, y que han estudiado detenidamente la cuestion, se oponen á ello y con razones sin réplica?

No la ha estudiado así el Sr. Godínez. Supone grandes dificultades en la línea del Guadiana, y no hay ni una sola notable, ni una sola dificultad de primer orden. Tal vez un solo viaducto. Supone que no se construirá,

y se está construyendo rápidamente, con la prontitud que los recursos del país permite, y con las obras de mayor dificultad tan adelantadas, que una de las secciones, la sexta, se abrirá al servicio público el verano próximo, y en su primavera verá el incrédulo autor del escrito que combatimos, cómo se desarrollan en grande escala los trabajos de toda la línea. El capital de la Empresa del Guadiana no es ideal, imaginario, para que lo sea su obra, sépalo al Sr. Godínez. Es un capital de *trecientos treinta millones ochocientos mil reales*, del cual se habian hecho efectivos en 31 de Octubre último *sesenta y ocho millones cuatrocientos mil reales*, existiendo en obligaciones igual cantidad, en obligaciones por igual valor que la subvencion noventa y siete millones, y otros noventa y siete millones por la subvencion en parte recaudada.

Los portugueses, sino son ingratos, deben levantar una estatua al Sr. D. Carlos Godínez de Paz, en medio de la plaza de la Memoria de Lisboa, pues ha formado grande empeño en hacer de este puerto el gran puerto de exportacion é importacion de Europa y América. Así como al Sr. Godínez «le es indiferente que Badajoz pierda ó gane» con la construcción de la línea directa, le es también indiferente que nuestros mejores y florecientes puertos se vean enteramente desiertos, siempre que Lisboa sea el depósito general, el emporio del comercio del antiguo y nuevo mundo. Seguramente no levantarán estatuas al señor Godínez los comerciantes, navieros y propietarios de Sevilla, Cádiz, Málaga, Barcelona, Coruña, Vigo, Santander y Bilbao. Sobre este punto, sobre este conato de engrandecer á Lisboa, arruinando los puertos españoles, permítanos llamar muy seriamente la atencion de nuestro Gobierno, y de cuantos hombres de influencia existen hoy en los puertos principales de la Península. La cuestion es magna, de interés y de honra nacional.

Desde luego prescindimos generosamente, y hacemos gracia del dictámen de la Municipalidad de Cáceres, y de las informaciones de las de su provincia, minuciosa estadística del señor Godínez, estadística que empequeñe lastimosamente la cuestion, reduciéndola al terreno del mezquino interés de localidades. Nosotros tenemos otra estadística que oponer á la del Sr. Godínez, no la de Ayuntamientos, que es ordinariamente el producto de la presión oficial, sino de ciudades, de grandes zonas, de provincias de España. Pedirán la construcción de la línea directa algunos pueblos de la izquierda del Tajo y la provincia de Toledo, y piden y desean la construcción de una transversal entre los pueblos de la despoblada provincia de Cáceres, su capital, otra de las poblaciones más importantes de la misma, Plasencia y Coria, Bejar, Jarandilla, Montánchez, mucha parte de Logrosan, y las provincias de Palencia, Burgos, Santander, Bilbao, Leon, Vitoria, Valladolid, Zamora, Salamanca, y Avila, tocando la línea en una de estas dos últimas ciudades y Badajoz, Ciudad-Real, Huelva, Avila, Córdoba, Jaen, Granada, Almería, Málaga, Cádiz, Coruña y Vigo, y todas las provincias del Norte y Mediodía de España, porque todas absolutamente se hallarán servidas por la línea transversal en su completo desarrollo. Esta estadística vale más que la del Sr. Godínez. ¿A que tiene más partidarios que la suya?

No es posible que hoy podamos combatir todos los errores que contiene el escrito del Sr. Godínez. En rigor están combatidos ya por el muy ilustrado diputado provincial Sr. D. Rafael Gonzalez, en un artículo publicado en *El Eco de Extremadura* del 6 de Setiembre último, que reproduciremos hoy, así como también en la luminosa Memoria del Sr. Liberal, que acaba de ver la luz pública en *El Eco de Badajoz*. En nuestras anterior-

res observaciones verá contestada también el Sr. Godínez su indirecta interpelacion al dignísimo representante de la Empresa del Guadiana en esta capital, el Sr. D. José Oller, sin renunciar por todo esto á nuestro deseo de examinar, y combatir otra dia los demás errores del escrito del Sr. Godínez.

Las obras públicas de Cáceres hace ya algún tiempo que están presididas por una mala estrella. Malos son los proyectos que conocemos, de las que dentro de un breve plazo se quiere que estén realizadas; malísimos los trabajos de las que están en construcción, y péximo el resultado de las que han sido construidas.

Una salvedad: hemos dicho *obras públicas* y esta es una frase genérica, que, aplicada como suena, nos haria aparecer injustos: entiéndase que de las calificaciones que hemos hecho de las obras públicas de la provincia, están exceptuadas las que dirige y ha dirigido el jefe de ingenieros Sr. D. Alejandro Millan.

Sería largo y penoso un detenido examen de las obras proyectadas y construidas en esta villa, y por esto vamos á hablar hoy de una solamente, que se encuentra en ejecución y que hace tiempo vienesiendo el objeto de censuras tan amargas como justas.

Nos referimos al puente de San Blás.

El puente de San Blás es una obra mal proyectada y peor ejecutada. Tal como se está llevando á cabo no llena el objeto para que se destina; exige cuantiosos gastos; salta por cima de cuantas reglas de buen gusto deben observarse por los encargados del ornato público, y, finalmente, se dá por cosa segura que no ofrece esperanzas de duración.

No nos guía la pretension de hacer aquí un examen científico de la citada obra; ni se necesita ni lo merece; los enormes defectos que la distinguen aparecen muy de bulto á los ojos del más profano. Con perdon, pues, del arquitecto director, nos limitaremos á dar una profana y sencilla opinion, que no tendrá más mérito que el de estar conforme con la de un crecido número de personas, que han fijado la atencion en el puente que se construye y han emitido razonados juicios, adornados en más de una ocasion de científicos conocimientos.

El puente de San Blás no tiene más objeto que el de facilitar el paso por cima de un estrechísimo cauce, por donde corren las aguas sucias de la poblacion. Con solo esto basta para conocer que el puente es enteramente inútil; pero lejos de considerarse así, se avanza en su realizacion y se le dán colosales proporciones, que serian magníficas si el puente estuviera sobre el Tajo, sobre el Guadalquivir ó sobre otro rio de gran importancia. Es decir, que si el puente de San Blás, con sus 18 ó 20 metros de elevacion y sus 6 ó 7 de latitud, estuviera reducido á una alcantarilla mucho más pequeña que la construida en la carretera de Trujillo, sobre la ribera de Cáceres, llenaria cumplidamente el fin á que se destina. Sin embargo, consta poco más ó menos de las dimensiones que hemos señalado, y está compuesto de dos muros de 1 metro ó metro y medio de espesor, en cuyo centro se levanta un arco de 14 á 16 metros de altura y 5 ó 6 de anchura próximamente. Dentro de los muros podemos calcular, sin temor de engañarnos mucho, que existen de 6 á 8000 metros cúbicos de tierra, y aquí entra lo peor del cuento, si de algo vale el proverbio *vox populi vox celi*. Se asegura que los muros no pueden contener la cantidad de tierra con que se ha rellenado el espacio de 6 á 7 metros que media entre uno y otro; y como para confirmar lo que se dice, vimos no hace mucho tiempo levantar grandes terraplenes, que se apoyan en la parte exterior de los muros, para impedir, segun se cree, el hundimiento que muchos esperan. Despues se dijo que muros y terraplenes estaban próximos á su ruina, y

como para evitar la certeza de tan amargas profecías, se han apuntalado los terraplenes lo que no deja de ofrecer un aspecto bastante feo.

Todavía hay una cosa más triste, y es que después de las precauciones que se han tomado, no falta quien dude de la solidez del puente.

A un chusco le ha ocurrido recordar un antiguo juego de prendas que dice: *vino un viejo, tiró de la vieja, la vieja del nabo, tira que tira y no pudo arrancarlo; y en una buena imitación dijo: vinieron unos puntales, contuvieron á los terraplenes, los terraplenes al puente, sujeta que sujeta y el puente sin contenerse.*

Queremos dudar de la exactitud de esa opinión. El puente de San Blas no necesita adolecer de tan gran defecto; tiene otros muchos, que sobradamente aconsejan su derribo.

¿A qué ha debido, pues, reducirse esta obra?

A cubrir desde la salida de la capital esa corriente de aguas sucias, que es un verdadero y constante foco de infección; á facilitar el paso desde la población en dirección á la carretera, por medio de una alcantarilla, que sin la menor dificultad ha podido construirse bajo el nivel de las últimas casas, y que ha debido ser de una construcción sencilla y elegante, en razón á que se trata de un sitio tan público como concurrido.

Si esto se hubiera hecho, se habrían observado una gran economía y la preferente atención que reclaman la higiene y el ornato públicos.

Hay quien dice que lo primero, esto es, el proyecto de cubrir la corriente de las aguas, vá á ser el complemento de la obra que se ejecuta; si esto es así, lo celebramos con nuestra acostumbrada imparcialidad; si es un rumor que carece de fundamento, rogamos á quien corresponda que introduzca una mejora tan necesaria, y si aun es posible, que se aproveche de

lo hecho lo puramente indispensable para la completa realización del pensamiento que hemos indicado!

Quien solo posee una cosa enteramente mala, si pierde esa cosa, ¿deberá sentir su pérdida?

GACETILLA.

¡BRAVO, BRAVO, BRAVÍSIMO! Sabemos que algunos socios del casino de esta capital han pasado una atenta comunicación á la junta directiva del mismo, haciéndole presente lo conveniente que sería reunir tantos y tan buenos elementos como existen en Cáceres, para establecer un liceo artístico y literario, que en el presente invierno proporcionara agradables ratos de solaz. La junta ha acogido llena de satisfacción tan acertado proyecto, y está ya nombrada la comisión que ha de redactar el reglamento ó bases con que ha de constituirse esta nueva sociedad. Felicitamos á los autores de tan loable idea, y ansiamos que llegue el día en que deba verse realizada.

SEPARAMOS PORQUÉ. ¿Por qué fia en la amistad y en el amor don Facundo, mientras escarnece el mundo—su ciega credulidad—y no por casualidad—vé las orejas al lobo?—*porque es bobo.*—¿Has podido averiguar—por qué esa linda muchacha—tan alegre y vivaracha—nunca se presta á bailar—y si la voy á invitar—me frunce el gesto y se enoja?—*porque es coja.*—Si ha vendido ya su hijuela—aquél marqués arruinado.—¿por qué dá mesas de estado—y en ostentar se desvela—el lujo de un soberano?—*porque es vano.*—¿Cómo explicar el portento—de aquella mujer casada—tan prudente y tan callada, —de tanto comedimiento, —que solo escuchas su acento—si alguna vez estornuda?—*porque es muda.*—¿Cómo Juan escarmentado—de disputar tiene gana—y juzga que va por lana—cuando vuelve trasquilado, —aliendo siempre cardado—cuanto más la echá de astuto?—*porque es bruto.*—¿Por qué á Cruz se la figura—que todos sufren por ella, —iendo así que no descuellos—por ingenio ni hermosura—y no contempla

á que altura—u vanidad la remonta?—*porque es tonta.* Aquel marido berrendo—¿cómo él solo no ha de ver—la vida de su muger, —que todo el mundo está viendo?—*Vive Dios que no lo entiendo!*—pero se explica á merveille—*porque es todito un CORNELLE.*

Por lo no firmado, el Secretario de la redacción,
MANUEL MUÑOZ BELLO.

SECCION DE ANUNCIOS.

ARRIENDO.

Hasta el día 5 del mes de Enero del año próximo, y hora de las doce de su mañana, se admiten proposiciones en casa del Administrador D. Manuel Muñoz Bello, que vive en la Plaza número 8, á las tierras que á continuación se espresarán, que pertenecieron á D. Agustín Matos, y hoy á los acreedores del concurso voluntario; cuyo arriendo se verificará por un año agrícola; reservándose dicho administrador adjudicarlas en el siguiente día al en que se haga la proposición mas ventajosa para el concurso, siendo preferido el que pague al contado, bien en especie ó metálico, conforme al precio que tenga en el mercado el día del remate.

FINCAS OBJETO DEL ARRIENDO.

Una labranza, titulada del Rio ó de Ulloa, término de Torreorgaz, procedentes de los bienes enajenados por la Administración de Propiedades y Derechos del Estado.

Una parte de las 35 en que se dividió el terreno Vajondillo, en término de Aldea del Cano, de la misma procedencia que la anterior.

Otras aceras en las eras de Badajoz, término de esta capital, de cabida de 8 fanegas, de primera.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.
Cáceres—1861. Imp. de los Sres. Bello, hermano y socio.

Entre la una y la otra vía, la provincia de Cáceres ha podido ya establecer ciertas comparaciones atendiendo al costo de los estudios de ambas.

Por los de la línea directa ha pagado la provincia 30,000 duros.

Los de la línea transversal le costarán solo 6.000.

Los primeros se presentaron á la Junta Consultiva del Ministerio de Fomento, y segun hemos visto en la prensa, sin que por nadie se haya desmentido, aquella corporación declaró incompatibles las líneas del valle del Guadiana y la directa de Madrid á Lisboa, por la provincia de Cáceres; añadiendo, que los estudios de ésta se hallaban defectuosos en una distancia de 25 á 30 kilómetros.

En cambio, los estudios de la línea BÉTICO-EXTREMEÑO-CAS-TELLANA no deberán subvencionarse con cantidad alguna, si en el término de dos años la línea se subasta.

¿Porqué el Crédito Moviliario se deja imponer tan dura condicion?

Esa condicion, es una prueba más de las ventajas inmensas con que está dotada la línea transversal.

Ante esos datos, ante el paralelo de esas dos vías, ¿qué juicio deberemos formar? No se nos hable de la menor distancia que abraza la directa, porque ¿de qué sirve economizar terreno en líneas, que, ya sean largas ya sean cortas, no ofrecen esperanzas de vida propia, ni cuentan con los elementos más precisos para existir, sin gravar notablemente los capitales de las empresas constructoras?

No se nos hable tampoco de nuestro comercio con el reino de Portugal; aun dando por cierta la existencia de ese comercio, hemos dicho que la línea transversal lo deja suficientemente servido. Se nos dirá que esto es una verdad; pero que el servicio que ofrecemos se efectuará con grandes costos, por los rodeos de esta línea. Si se trata del comercio de Madrid con Lisboa, razón tienen los que tal afirman, aunque el rodeo citado es pequeñísimo, casi insignificante; pero ¿dónde está ese comercio? ¿Existe? ¿Puede existir? Si, arrancad de la frontera de Portugal las aduanas; ó dadnos una liga aduanera; ó conseguid que los lusitanos consientan en la union Ibérica; ó haced que los gobiernos establezcan el libre cambio. Venced cualquiera de esos obstáculos, y la cuestión mudará de faz; mientras continuemos en el estado actual, creer

na y extremeña á un tiempo; á esa ciudad cuya floreciente industria la coloca á la altura de nuestros pueblos catalanes; á esa ciudad infatigable, laboriosa, idólatra del trabajo, que luchando con los gigantescos obstáculos que la naturaleza le opondrá, agrega cada día una nueva flor á la rica corona que ciñe su frente, mostrando un adelanto más ó el establecimiento de una nueva fábrica.

A Béjar sigue Baños, pueblo extremeño, por el cual atraviesan diariamente 750 caballerías; pueblo, cada día más importante por sus aguas termales, tan recomendadas por la ciencia y con tanta avidez buscadas por la humanidad doliente, á la que muchas veces cierran el paso los penosos accidentes del terreno.

Después Plasencia, con su rica Vera, tan abundante en esquisitos y variados frutos. La sierra de Gata, en el partido de Hoyos, gran centro productor de nuestros mejores aceites, Alconéjar, Cáceres y, por fin Mérida, punto de empalme con las líneas de Andalucía y Portugal, porque claro es que el comercio de nuestra provincia con el reino vecino, tocando la línea transversal en Badajoz, tan beneficiado queda, como lo está desde luego el mucho más considerable que con Andalucía sostenemos.

Esa gran línea no es una idea nueva, no es una creación de ayer; es una vía establecida por la antigua civilización romana, cuyas huellas se conservan aun entre nosotros, y esa civilización hizo su apología y le dió nombre con una sola palabra. La llamó VIA DE LA PLATA; esa vía recorre las comarcas más fértiles de nuestro país, y toca en tan diferentes zonas de cultivo, que no pueden contarse dos que ofrezcan unos mismos productos.

Carnes, maderas, aceites, vinos, lanas, frutas, cereales, sal, arroz, bacalao, cueros, tabaco y la frashumacion del ganado lanar, he aquí los principales productos que sin cesar circulan en esa vía, ya porque nuestra provincia los demanda de las inmediatas, para atender á sus más perentorias necesidades, ya porque sintiendo la perniciosa plétora de ellos, se vé obligada á exportarlos, muchas veces con notables pérdidas, por el excesivo costo de los medios de transporte que en la actualidad poseemos.

Eso es lo que constituye la vida de los ferro-carriles, esa variedad extraordinaria de artículos á todos necesarios, que

A LOS SUSCRITORES

DE EL ECO DE EXTREMADURA.

IMPORTANTE.

El día en que debe saberse el resultado adverso ó favorable del regalo que hemos hecho á nuestros abonados, se encuentra ya muy próximo.

Obran ya en nuestro poder las liquidaciones de todos nuestros corresponsales, y amortizadas las suscripciones de las personas que se han negado á satisfacer el importe de sus adeudos, con arreglo á lo prevenido en la condicion primera de las establecidas para que nuestros abonados tengan un legítimo derecho al referido regalo, resulta que son *quinientos noventa y ocho* los señores suscritores que tendrán opcion al premio que podemos obtener en el sorteo del próximo día 24.

La Empresa tiene la satisfaccion de anunciar que ha cumplido religiosamente cuantas obligaciones contrajo con sus favorecedores, al publicar por primera vez este pensamiento. Una sola de esas condiciones no hemos podido cumplir todavía, y es la cuarta, de las que voluntariamente se impuso, que trata de la forma en que se hará el dividendo de lo que corresponda á nuestros suscritores, si por fortuna logramos ser agraciados con algun premio. Inútil nos parece decir, que con el mayor gusto nos veriamos obligados á tomarnos el trabajo de dividir CUATRO MILLONES entre nuestros constantes abonados.

lo mismo proporcionan movimiento dentro que fuera del país que los produce; porque dentro, siendo tan variadas las zonas de cultivo, se reclaman unas de otras los productos que á todas son indispensables; fuera, facilitan el cambio con otras producciones desconocidas en el país, y dan desarrollo al comercio, y prestan enérgica vida á nuestra desfalleciente industria.

¿Cómo podríamos calcular ese desarrollo, ese aumento inmenso de nuestro comercio, de nuestra industria y de nuestra agricultura?

Bástenos observar que tan importantes ramos, los que forman toda nuestra riqueza, no reciben hoy más cultivo que el preciso para atender á nuestras necesidades. Nada para exportar, nada para acudir á mercados extraños, por que, como ya hemos dicho, los costos de nuestros trasportes no nos permiten sostener competencias con los productos de otras provincias, aunque en estas sean menos abundantes, menos esquisitos que en la nuestra.

Solo la trashumacion del ganado lanar, segun exactísimos datos, aumentaría nuestra riqueza, anualmente, con la respetable suma de 24.000.000 de reales. Pues si esta es la industria más atendida de cuantas Extremadura explota, apesar de los sacrificios y de los grandes riesgos á que el capital se expone, ¿qué ensanche no adquirirían las demás industrias, y nuestra olvidada agricultura, tan favorecida por nuestros feraces terrenos y por las condiciones climáticas del país?

Pues bien, solo la linea ferrea BÉTICO-EXTREMEÑO-CASTELLANA, es la que reúne condiciones bastantes para dar vida á nuestras corrientes comerciales, con el movimiento de que carecen las comarcas que deberá atravesar.

Nada hemos querido decir de los artículos de una importancia secundaria, que eficazmente han de alimentar la existencia de nuestra linea férrea. La leña, la corcha, para cuya fabricacion cuenta la provincia con noventa y una fábricas; la loza; el cristal; la casca; los frutos coloniales; el cobre; el hierro; los géneros de seda, de hilo, de algodón, de estambre; el papel; los muebles de lujo; los productos químicos; los objetos de bisutería y quincalla, y otros muchos que pudiéramos citar, son necesidades que continuamente están ocurriendo en el país, y que no pueden sa-

tisfacerse sino con grandes recargos en el precio, por la falta de vias de comunicacion.

Nada hemos querido decir tampoco de pueblos importantes por su industria, que esperan ansiosos el día en que las locomotoras deben cruzar sus productoras comarcas. Candelario, en Castilla, con sus conocidas fábricas de papel, que surten á toda Extremadura, Castilla y Andalucía, se vé muchas veces en la dura precision de faltar á sus compromisos, porque las malas veredas con que cuenta para sus comunicaciones, quedan en muchos días de invierno de todo punto intransitables para los arrieros que trasportan los productos de su fábricas.

Hervas, pueblo Extremeño, que á semejanza de Béjar, lucha con los obstáculos casi insuperables del áspero terreno en que está colocado, reúne hoy más de treinta fábricas de paño, de tan buena calidad como los que se elaboran en Castilla. La naturaleza le favorece con abundantes y esquisitas aguas; tiene las mejores condiciones para el desarrollo de la industria; pero las dificultades que ofrecen sus caminos, hacen en extremo costoso el transporte de máquinas, la importacion de lana y la exportacion de los paños que fabrica.

Tantos elementos de prosperidad para el país, podemos repetirlo, solo se aprovecharán y llegarán á explotarse con entera perfeccion, el día en que se establezca la linea transversal.

Uno de los graves inconvenientes que los defensores de la via directa oponian en un principio á la construccion del ferrocarril BÉTICO-EXTREMEÑO-CASTELLANO, eran los accidentes del terreno, que, segun se dijo, reclamaban considerables obras de fábrica.

La ciencia se encargó de desvanecer ese error. Los ingenieros del Crédito Moviliario, al hacer un detenido estudio, no solo han dejado de hallar los obstáculos que se oponian, sino que han considerado sumamente económica la construccion de la linea; altamente beneficiosa al país, y, por último, han declarado inútiles la mayor parte de las obras de fábrica, que hasta ahora habiamos creído necesarias; agregando, que entre las que son indispensables, no hay una tan importante como las que imposibilitan la construccion de la linea directa.