

# EL ECO DE EXTREMADURA.

## PERIODICO 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 30 id.  
PRECIOS DE COMUNICADOS.—Un real línea.

Sábado 2 de Febrero  
de 1861.

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

Núm. 16.

### ADVERTENCIA.

Publicamos á continuacion la lista de los señores que, por deferencia á esta empresa, han aceptado el cargo de corresponsal de la misma, en los partidos que se citan.

- D. Miguel Sanchez Badajoz.—Alcántara.
- D. Pedro Garcia.—Coria.
- D. Mauricio Gomez Rivero.—Garrovillas.
- D. Anastasio Iglesias.—Granadilla.
- D. Rufino Casillas.—Hoyos.
- D. Nicanor Fernandez Bravo.—Logrosán.
- D. Juan José Mendez.—Montánchez.
- D. Pedro Hernandez.—Navalmoral de la Mata.
- D. Francisco Botan y Rodriguez.—Plasencia.
- D. Fidel Collazos.—Trujillo.
- D. Norberto Daza.—Valencia de Alcántara.

Todos estos señores están competentemente autorizados por la empresa, para cobrar el importe de las suscripciones y para oír las reclamaciones y avisos de nuestros abonados.

### A NUESTROS SUSCRITORES.

Cada día tiene mayor interés la cuestion sobre la línea férrea de la provincia de Cáceres; cada día se discute con más calor por los hijos de este país sobre la conveniencia de establecer dicha vía, con tal ó cual direccion, y, por lo mismo, cada día es mayor el número de comunicados que recibimos, tratando de tan vital asunto.

No podemos menos de confesar que nos halaga el ver como se despiertan entre nosotros esas ideas patrióticas, que tienden á la regeneracion de nuestro suelo; y queriendo secundar el enérgico impulso que se ha dado á tan importante debate, echamos al olvido los grandes sacrificios que nos cuesta la existencia de este periódico, y regalamos á nuestros suscritores el presente número, en que damos cabida á los remitidos del Sr. Rodriguez Leal y de varios vecinos de la ciudad de Trujillo.

Un verdadero placer tenemos con la insercion de estos escritos, por que en todos ellos se razona, se discute de buena manera, sobre la más importante de las reformas que se deben practicar en la provincia.

Tanta mesura, tanta dignidad y tanto decoro, era lo que podia esperarse de las ilustradas personas que sostienen esta polémica; y hé aquí el fundamento que hallamos para creer, que ha llegado el día de conocer la verdad, en cuanto atañe á nuestros intereses, y con ese día, el de prosperidad y engrandecimiento para la provincia de Cáceres.

En el número 12 del periódico el Eco de Ex-

tremadura, correspondiente á igual día de Enero del presente año, se inserta un artículo suscrito por el eminente ex-Diputado de las Constituyentes el Sr. D. Carlos Godínez de Paz en defensa de la línea férrea de la izquierda del Tajo, cuya iniciativa se debe, como dice muy bien el Sr. Godínez, al celoso Sr. Gobernador actual de esta provincia. El motivo que obliga al señor Godínez á la defensa de la línea en cuestion, es el proyecto que hoy se agita con calor, de otra con grandes pretensiones, en su sentir importado por personas que, aunque respetables é importantes, no por eso dejan de ser completamente ajenas á los intereses de esta provincia; por mas que haya encontrado eco entre algunos de sus naturales: este es el de un ferrocarril trasversal que, partiendo de la línea del Norte, y atravesando la provincia de Cáceres, ha de ir á concluir en la de Sevilla. Sensible es que el Sr. Godínez de Paz haya padecido una equivocacion al suponer que este proyecto ha sido importado por personas estrañas á los intereses de Extremadura, siendo así que sabe muy bien que en principio del año de 1859 se concedió por el Gobierno de S. M. la autorizacion correspondiente para los estudios de la línea controvertible al Sr. D. Nicolás Rodriguez, Diputado á Cortes, vecino y fabricante de la ciudad de Béjar, á su convecino D. Esteban Martin Asensio, rico propietario en la derecha del Tajo y Castilla, y al que firma estas líneas, que tiene la honra de representar en las Cortes uno de los distritos de la provincia de Cáceres, que es natural de ella, establecido en la misma y que por mas que no tuviera arraigo en su suelo, lo que no es así, nunca podria con justicia calificarse estraño á los intereses del país que le ha visto nacer y donde tiene su hogar. Además; el Sr. Godínez calla también que, en 18 de Junio último los Diputados á Cortes de las provincias de Salamanca y Cáceres, dirigimos á las respectivas Diputaciones provinciales una escitacion para que, puestas de acuerdo, acudieren cada cual á subvenir á los gastos que ocasionare el estudio de la línea extremeño-castellana; pues, el Sr. Godínez como el proyecto sobre que venimos discutiendo, no ha sido importado por personas estrañas á los intereses de la provincia, toda vez que, como está consignado en documentos oficiales, ha sido promovido por todos los representantes de ambas provincias y acogido con entusiasmo por la corporacion provincial de Cáceres que, á consecuencia de la invitacion arriba citada, acordó, en sesion de 8 de Julio próximo pasado, subvenir á los estudios del trazado con la cantidad de seis mil duros, sin perjuicio de ampliarla si no fuere suficiente.

Me complazco en reconocer que el artículo del Sr. Godínez, es una continuacion de la brillante defensa que, siendo digno Diputado de las Constituyentes, hizo en favor del trazado por el valle del Tajo en competencia con el de la cuenca del Guadiana: pero él á su vez deberá reconocer conmigo que, todos sus laudables esfuerzos, fueron inútiles si se atiende á la resolucion adoptada por aquellas Cortes. Las razones del señor Godínez, estarian muy en su lugar si la cuestion no estuviere ya resuelta; pero, cuando hoy

el trazado por la cuenca del Guadiana es un hecho consumado y el proyecto se halla en vías de ejecucion, las objeciones que en el escrito que motiva estas líneas se dan para su impugnacion, se vuelven precisamente en contra del que se intenta defender. Y sino ¿cree el Sr. Godínez de buena fé que si con 240.000 rs. de subvencion por kilómetro, es decir, 63.000 duros por legua, no hubo empresa que intentase la construccion de aquella línea, única entonces y contando por consiguiente con la esclusiva del transporte, siendo necesario aumentarla hasta 300.000 reales por kilómetro, ó sean 82.500 duros por legua; cree, repito, que habria empresa que, ni aun por una subvencion doble se hacia cargo de la construccion de una nueva línea que de manera alguna podria contar con los trasportes de la provincia de Badajoz, Sevilla, Mancha, Asturias, Galicia ni Castilla la Vieja? Y aun dado caso que así fuere ¿cree el Sr. Godínez que el Gobierno ni la Nación, consentirian se estableciese una competencia ruinosa entre dos empresas, dando por resultado la muerte de ambas y la pugna consiguiente entre las dos provincias hermanas? ¿Cree el Sr. Godínez, en su patriotismo, político, ni conveniente, que vayamos con dos vías férreas, una por la izquierda y otra por la derecha del Tajo, á llevar la vida y animacion al puerto de Lisboa, es decir, á un puerto extranjero en perjuicio de los intereses de nuestros puertos? ¿Cree que, Cádiz, Málaga y Sevilla, nada perderian con la construccion de la vía que dicho señor apaltrina? ¿No tiene presente lo que está pasando en el vecino reino de Portugal con el proyecto del ferrocarril de Oporto á Vigo? Pues, si en su reconocida ilustracion no puede desconocerlo, sabia que todos los esfuerzos que hasta ahora se han hecho, han venido á estrellarse en la resistencia del gobierno portugués que comprende que, á causa de las dificultades que ofrece el paso de la barra, el puerto de Oporto quedaria desierto en el momento que se llevase á cabo aquel ferrocarril. ¿Por qué, pues, cuando el gobierno portugués es tan previsor tocante á los intereses de su comercio, no hemos de obrar nosotros de la misma manera y proteger el de nuestros puertos? Aun dado caso que el proyecto de la union Ibérica llegase á ser algún día, mas cerca ó lejano, una realidad pasando la esfera de sueño dorado como lo es en la actualidad, y que quisiésemos dar al puerto de Lisboa una supremacia inmensa sobre todos los nuestros de ambos litorales; en esta misma hipótesis, el ferrocarril extremeño-castellano, podria subvenir á esta exigencia, puesto que, de Cáceres ó del punto de la línea que se creyese mas conveniente, deberia arrancar un ramal que por la orilla derecha del Tajo llegase á Lisboa, al mismo tiempo que, continuando su marcha la línea principal, fuese á llevar el movimiento á los puertos de Cádiz y Málaga.

Dice el articulista: «que el camino por el valle del Tajo, llegará á ser el gran camino de Europa que, empezando en Lisboa avance atrevidamente hasta los Pirineos y la atraviere completamente hasta tocar en los helados desiertos de la Siberia: será algún día el gran camino de la América para todo el continente europeo.» A mi vez digo yo: el ferrocarril extremeño-caste-

llano, será algún día el gran camino de la América para todo el continente europeo; porque, partiendo de Cádiz, es decir, de un puerto español, y avanzando magestuosamente por Sevilla, atravesará la provincia de Badajoz por el centro de su riquísima tierra de Barros, pasará la de Cáceres, tocando en su capital, y recorriendo las comarcas más ricas y férciles de esta provincia, llegará á los campos de Castilla la Vieja; es decir, al granero de media España, para dirigirse por muy importantes poblaciones, á salvar los Pirineos. ¡Cuán pobre es al lado del gran porvenir que presenta este importante trazado, por más que sea trasversal, el del otro proyecto del valle del Tajo, que en una extensión hasta Madrid de más de cincuenta leguas, no recorre sino áridos desiertos, y no encuentra en su camino más que tres ó cuatro poblaciones de alguna importancia! ¡Cuán pobre, repito, es al lado de un proyecto que enlaza, por una línea casi recta, Cádiz, Sevilla, tierra de Barros, Cáceres, Plasencia, Béjar, Salamanca, tierra de Campos, Valladolid, Burgos, Santander, Vitoria y Bayona, con ese otro proyecto que en España no ha de recorrer hasta Madrid otras poblaciones de importancia, que Trujillo y Talavera de la Reina! ¿No está viendo el señor Godínez de Paz que, concluida, como casi lo está hoy día, la carretera general que desde Madrid conduce á Badajoz, solo se halla frecuentada por una diligencia que á duras penas puede sostenerse con la escasez de sus rendimientos, y que en todo el trayecto apenas se encuentra otro transporte que el de los carbones que dá de sí el campo de Arañuelo y las lanas sobrantes de los grandes centros de consumo de Sevilla y Béjar? Al lado de este camino nada frecuentado, ¿no vé el Sr. Godínez el inmenso tráfico que desde Sevilla se hace para Castilla, por el que defiende, á pesar de ser un continuado precipicio, gracias al abandono con que nuestros gobiernos miraron, hasta hace poco, la construcción de la carretera de primer orden de Huelva á Salamanca? ¿Ignora el Sr. Godínez que por el puerto de Baños pasan por término medio 750 caballerías diarias en ambas direcciones, sin contar las que solo de Andalucía llegan á los mercados de Plasencia, y las que de Castilla vienen por el puerto de Perales á la sierra de Gata? Pues, si el Sr. Godínez sabe que sucede todo esto en medio de las desventajas del transporte, que como llevo dicho tiene que hacerse á lomo y por una mala senda que en muchos sitios es hoy día un derrumbadero, la explicación de este al parecer enigma, es muy sencilla: el comercio se hace del Norte al Mediodía, y por consiguiente, la línea que vaya en esta dirección, será siempre la que convenga á los intereses generales de la nación y á los particulares de las provincias andaluzas, extremeñas y castellanas.

Se sienta que el proyecto trasversal, iría á perderse ó tropezar con otras líneas, ante las cuales, ni aun se les dispensaría el honor de un mediano tributario. El Sr. Godínez, no puede decir esto en serio; porque, la que con el tiempo será línea de gran comunicación, es hoy día como ya llevo dicho anteriormente, una mala senda en cuyo trayecto se encuentran ríos sin puentes, arroyos que solo pueden pasarse cuando apenas llevan agua, atolladeros sin número; y no obstante que atraviesa alguna de las mejores carreteras que tenemos en España, es lo cierto, que, el tráfico, en vez de dirigirse por aquella, se hace por esta en medio de todas sus malas condiciones; y ésto además, á pesar de todo, el camino trasversal de Andalucía á Castilla, es el más concurrido de España. Sucediendo, como sucede esto, que el Sr. Godínez no puede negar, claro es que, el día que el proyecto trasversal de que tan triste idea tiene su impugnador, se pusiese en las condiciones de una vía férrea, vendría igualmente y con más razón á ser el más concurrido, y por consiguiente

de más ventajas para la explotación; puesto que, desde el punto en que empalmase con la línea que desde el norte de España se dirige á Madrid, sería la verdadera vía general de Norte á Mediodía, y á donde viniere á fluir irremisiblemente gran parte del comercio de nuestras provincias de Poniente. Y localizando, digámoslo así, la cuestión, y abordando más inmediata y directamente la de los intereses de la provincia de Cáceres, ¿no será el mejor trazado para ella y el que más favorezca su comercio, fomento y desarrolle todos los elementos de su riqueza, el llamado á enlazar las Andalucías con Extremadura y Castilla, mayormente cuando, lo mismo Trujillo que Cáceres, exportan en su mayor parte sus más ricos productos, que consisten en lanas, por la vía de Sevilla, sin contar las trescientas mil arrobas que consumen las fábricas de Béjar y Hervás, situadas al norte de la provincia de Cáceres, y de las cuales, la mitad, cuando menos, proceden de Extremadura? Además, la Sierra de Gata, cuna del señor Godínez, cuyos ricos aceites no encuentran competencia por ser los primeros de España, ¿no exporta dichos productos para el Norte por la vía que los antiguos romanos construyeron y bautizaron con el nombre de la Plata? La rica Vera y valle de Plasencia, cuyas abundantes cosechas en pimiento y frutas secas, son inmensas, ¿no tienen su mercado natural en Plasencia, de donde marchan á abastecer las provincias de Andalucía y Castilla? Y por último, la parte de la provincia de Cáceres, situada en la izquierda del Tajo, ¿no tiene la salida natural por la vía de Sevilla, de los cereales que la mayor parte de los años la sobran después de asegurado su consumo; al paso que, la de la derecha de expresado río, escasa en cereales, en cambio de la abundancia que tiene en aceites, pimiento, castaña y frutas secas, recibe los que necesita para su abastecimiento, del inmenso granero de Castilla?

Por conclusión acerca de la importancia del trazado sobre que vengo discutiendo, me permitiré recordar al Sr. Godínez el contenido de la carta que los Diputados á Cortes de esta provincia y de la de Salamanca, dirigimos á las respectivas Corporaciones provinciales en 18 de Junio último. En la enunciada carta, hablando del trazado por Trujillo y Talavera de la Reina, se decía: *«que lo hecho no era bastante, porque aunque hijo de un laudabilísimo deseo, no correspondía de una manera cumplida las razonables exigencias que, la posición geográfica y tradiciones comerciales e intelectuales, inspiran á los pueblos que se asientan entre el Tajo y el Tormes, y en su virtud se proponía el de la línea extremeño-castellana, que por la misma naturaleza de las cosas, es el más directo, el más lógico, y sobre todo el más útil que puede emprenderse, siendo así que enlazará y prestará comunicación y vida á los centros más productores de ambas provincias, llevando sus frutos al ferrocarril del Norte; es decir, á la línea más importante, más productiva, más grandiosa de España, y llevándolos al punto céntrico de ella, puesto que el ferrocarril extremeño-castellano irá á colocarse tan cerca del mar ó sea de la exportación, como cerca de Madrid ó sea del consumo.»* Entre los Diputados firmantes de la carta cuyos párrafos he transcrito, se encuentran los Sres. Marqués de la Conquista y Lozano, que en medio del entusiasmo que á ambos anima por la realización de la línea Toledana, no podían menos de confesar que el trazado extremeño-castellano satisfacía de una manera mucho más cumplida los intereses particulares de la provincia y los generales de la nación.

Gran esperanza en la realización de la línea toledana, funda el Sr. Godínez en los 80 millones del pico, con que dice cuenta la provincia de Cáceres para auxiliar á las empresas constructoras, por medio de acciones, obligaciones ó subvención; y aunque sienta en este punto tener que

destruir sus ilusiones, me veo precisado á ello; porque, no pudiendo ni debiendo, en mi concepto, el Gobierno de S. M. aprobar el expediente general de la provincia en que se consignan estas ofertas, en vista del rumbo que va tomando esta cuestión, será preciso proceder de nuevo á su formación consultando á los pueblos que podrán esta vez deliberar con verdadero conocimiento de causa, y, entonces, verá el Sr. Godínez á lo que quedan reducidos los 80 millones del pico con que tanto se entusiasma.

El Sr. Godínez, conceptúa poco menos que irrealizable el trazado extremeño-castellano efecto de las dificultades que, supone, opondrán las grandes y colosales divisorias del Duero, el Tajo, Guadiana y Guadalquivir; pero dicho señor calla una cosa que sabe perfectamente; y es: que está estudiado y aprobado el trozo que desde Mérida ha de llegar al Tajo por las barcas de Alconetar; así como que, los ingenieros que han reconocido el trayecto desde Sevilla á Mérida, están unánimes y conformes en la facilidad de su construcción sin necesidad de esos grandes túneles é inmensos viaductos con que pretende asustarnos, sin duda para distraer nuestra atención de las inmensas obras de fábrica que irremisiblemente tendrían que hacerse en los pasos del Tajo y río Almonte para llevar la vía por Trujillo. A todo esto que sabe el Sr. Godínez, le dire en conclusión: que, interesada la empresa del ferrocarril del Norte en que se lleve á cabo el proyecto extremeño-castellano que sería el que diese gran importancia y vida á aquel, es muy probable se decida á practicar los estudios por su cuenta y riesgo, habiendo ya sus ingenieros realizado un reconocimiento preliminar, del cual ha resultado la posibilidad de la construcción sin necesidad de esa multitud de curvas que se califican de espirales contrapuestas.

Plasencia 17 de Enero de 1860.—Ramon Rodríguez Leal.

La inoportunidad con que se promueve por los señores de Béjar la cuestión del ferrocarril extremeño, la inconveniencia con que se explican, las reticencias de que usan, y las armas de que se valen, nos obligan á tomar la pluma para refutar el artículo que insertan en el número 3879 de la Epoca, correspondiente al 3 del actual. En este espacio han visto la luz pública los comunicados del Sr. Lacampa, los del señor Godínez de Paz, el del Sr. Rodríguez Leal y el de los Sres. Barrantes y González Alonso, unos en la Epoca del 22 y otros en el Eco de Extremadura números 12, 13 y 14 del corriente.

Si de refutación necesitasen los articulistas de Béjar y de Plasencia, cumplida la han obtenido del Sr. Lacampa, quien con copia de datos y de antecedentes ha satisfecho á la opinión pública, demostrando la conveniencia del trazado por Talavera, Trujillo y Cáceres, en cuya tarea, si no por completo, ha correspondido en parte, el digno Sr. Godínez; quien elevando la cuestión á la altura de la ciencia, ha evidenciado que no puede haber otra línea que mejor corresponda á los altos y bien entendidos intereses de la provincia de Cáceres.

No le seguiremos en esta tarea, porque nada nuevo podríamos añadir á sus razones, ya que nuestra misión en este escrito tiene límites más estrechos. Sin quitar el mérito á sus argumentos principales, flaquean algunos bajo la preocupación todavía de su obra en las Cortes constituyentes acerca del trazado por Malpartida de Plasencia, y otros respecto de la línea de la Mancha á Badajoz, que como hecho consumado no puede ya ser objeto de impugnación. Mas á pesar de todo y dejándole en aquella ilusión de que la verdad, el tiempo y la conveniencia le sacarán en su día, aplaudimos sus esfuerzos y los del Sr. Lacampa, como dirigidos á que la línea traiga su origen de la Corte, atraviése férciles comarcas de la provincia de Toledo, dé vida á otras no menos importantes de la de Cáceres y termine algún día en donde la ciencia y la conveniencia aconsejen.

Y es tanto más reconocida esta importancia, cuanto que á pesar de los esfuerzos del Sr. Go-

dinez en las Constituyentes y de los últimamente empleados por Plasencia y Talavera, nada han conseguido ni podido alcanzar respecto de ese trazado, hasta que se determinó y puso en vías de estudio hacer la línea por Talavera, Navalnoral, Trujillo y Cáceres. Esta es una prueba evidente de que el asunto no tenía un pensamiento grandioso y digno de ser acogido, sino cuando su concepción demostró que los bien atendidos intereses de la provincia estaban en prolongar la línea hasta la Capital, preparando la para ulterior dirección según lo aconsejaren la ciencia y la experiencia de su movimiento y desarrollo.

No quisiéramos presumir de intenciones que no nos es dado juzgar, pero atendiendo á prevenciones que debían desaparecer en asuntos de tanta importancia como el que ventilamos, Trujillo ha sido el blanco constante de antipatías censurables que no han tenido ni tienen ninguna razón de existir.

La posición de esta ciudad, la carretera que la atraviesa, las productoras comarcas que estando inmediatas afluyen con sus frutos ya á su mercado semanal, ya como punto preciso de paso para la exportación, son circunstancias que la recomiendan de tal modo para punto de estación que nadie podrá dudar, como no le niegue el espíritu de localidad, de nacimiento ú otras circunstancias, que no tienen lugar tratándose de la imprescindible necesidad de alimentar la vía, pues no tanto interesa á esta que se la acerquen de todos lados infinitos pueblos, sino que haya un centro común próximo é inmediato á donde concurran á depositar sus frutos para el transporte y recoger los que el retorno les ofrezca.

Si pues la importancia de los ferro-carriles se mide por los centros productores en que toca, los puntos de que arranca y en los que termina, y por los medios de comunicación que hacen fácil el acceso á su movimiento, cualquiera comprenderá que siguiendo la línea paralelamente una carretera como la de Extremadura, tiene una vida segura porque acelera los trasportes, reúne los frutos en puntos dados para la carga, y hace por último que la vía tenga todas las condiciones de existencia posible, con especialidad hoy que la falta de comunicaciones trasversales podría dificultar el tráfico algún tanto. Aquí confluye la carretera de Cáceres y la de Castilla que se enlaza en Plasencia con la de Vigo á Huelva, debiéndose prolongar y que se prolongará indudablemente hasta Córdoba desde Trujillo.

Por esta razón la línea por Malpartida de Plasencia, á que dedica el Sr. Godínez parte de su obra, adolece del inconveniente de separarse de la carretera general por el partido de Navalnoral, y no volver á ella como no la buscarse de nuevo en Mérida, dejando muchas leguas sin proximidad al trayecto férreo en la provincia, leguas de carretera que le son indispensables si se han de obtener los resultados que apetecemos.

Esto, que se alcanza al que no esté preocupado, al que conozca la dirección de la carretera y comprenda que es un elemento importantísimo de vida al ferro-carril, no podrá menos de confesar que la dirección por Malpartida es á todas luces inconveniente, y que el trayecto por Trujillo á Cáceres desde Talavera es el más aceptable á los intereses generales de la provincia.

Las precedentes consideraciones nos llevan como por la mano á combatir las pretensiones de los de Béjar, del Sr. Rodríguez Leal, y los Sres. Barrantes y González Alonso, que pretenden dar la preferencia al proyecto del camino extremeño-castellano, que no puede considerarse sino como secundario uniéndose en la capital al trazado desde esta á Madrid por Trujillo, Navalnoral y Talavera, proyecto que si en fésis general puede reconocerse como útil y provechoso, no tiene sin embargo la ventaja de ser una línea que abraza las altas consideraciones de diversos géneros que hay que considerar en los caminos de hierro. Así es, que desde la época en que este celoso Gobernador abordó de lleno la cuestión, y asociado á la Diputación y otros hombres de importancia promovió con empeño los estudios y demás medios preliminares de ejecución que estas obras reclaman, la atención se fijó desde luego en el trayecto por Talavera, Trujillo y Cáceres por reunir las condiciones que

la hacían de todo punto aceptable.

Los estudios practicados han dado á conocer la facilidad de ejecución, lo más corta que la vía se presenta con relación á cualquiera otro trayecto, y las condiciones de vitalidad que la imprimen las comarcas que atraviesa, como lo demuestra el Sr. Lacampa con el trazado en la mano, en su remitido inserto en el Eco de Extremadura de 18 del actual. Conocidos estos estudios y bien estudiadas por varias empresas las ventajas de la vía, han hecho proposiciones para su construcción con subvención tan exigua que apenas llega á 100.000 rs. el kilómetro.

Estos antecedentes arredrarán sin duda á los señores comunicantes de Béjar y al mismo señor Rodríguez Leal, que en su remitido aboga por ellos, porque en las pretensiones que sostienen acerca de la línea extremeño-castellana no podían esperar este resultado ni presumir sin duda que la construcción del camino presentase probabilidades tan inmediatas como las que alcanza hoy para su ejecución.

Pero en su deseo de suponer que aquella es la conveniente, que aquella es la que satisface por completo los bien entendidos intereses de la provincia, porque favorece nuestros puertos andaluces con preferencia al extranjero de Lisboa, porque se comunica con el productor valle de Plasencia y toca en la industriosa Béjar y va á los graneros de Castilla que son los de media España, etc., todo lo pintan tan de azul que no hay más que ver.

Y no solo se entretienen en esas utopías, sino que arguyen con la carta de asentimiento que según ellos se prestó por los Diputados de esta y la provincia de Salamanca, dirigida en Junio del año pasado á las Diputaciones provinciales respectivas.

Se comprendía naturalmente y sin violencia que los de Salamanca tomaran ese documento como arma de dos filos para esgrimirlo contra los Diputados de la de Cáceres, pero tomarla en mano el Sr. Leal para el mismo efecto, y los Sres. Barrantes y Alonso después, es cosa que nos sorprende y aun que nos ofende. Porque conocida de esos señores la intención con que se dictó, el interés que la motivaba y la deferencia benévola con que se firmó, es muy extraño que hoy se traiga al debate como argumento *ad-terrorem* para demostrar que de parte de alguno se reconoció como única importante la línea extremeño-castellana.

Por fortuna la carta contiene todo el pensamiento tan claro y explícito, que no es posible truncarle en ningún sentido y darle contraria interpretación. «Anunados de este deseo (del que la provincia tuviera un ferro-carril) algunos de los Diputados que firman la presente, han concebido y puesto en cierto modo en vías de ejecución, un proyecto que enlaza á una buena parte de la provincia de Cáceres con la de Toledo y por consiguiente con la capital de la Monarquía; pero por razones que están al alcance de todos, ni lo hecho es bastante, aunque hijo de un laudabilísimo deseo, ni satisface de una manera completa las razonables exigencias que su posición geográfica, sus tradiciones comerciales é intelectuales, y en una palabra, el pasado y el porvenir de consuno, inspiran á los pueblos que se asientan entre el Tajo y el Tormes, puesto que su verdadero lazo de unión que es el Puerto de Baños, ni le alcanza ni puede alcanzarle en modo alguno el trazado de la línea que llamaremos toledana, etc.»

Como se ve por lo que acabamos de copiar, el pensamiento primordial fué el de esta línea como principal en condiciones de importancia, y como secundario para favorecer los pueblos de la derecha del Tajo, el de la extremeño-castellana.

No se ha negado la conveniencia de este segundo trazado. En nuestro deseo de engrandecer la provincia de Cáceres se escogitaron los medios de obtener este resultado, y se halló que una línea que la uniese con Castilla era á todas luces conveniente por el continuo tráfico que su inmediato contacto proporciona en el cambio de los frutos: pero suponer como se supone que esa deba ser la única y exclusiva é importante línea extremeña, que por tal se reconoció y que después se ha abandonado por falta de fé y de con-

vicciones en los que suscribieron la carta como gratuitamente sientan los comunicantes de Béjar y los demás Diputados, es, repetimos, truncar su sentido é interpretar torcidamente su contesto y pensamiento.

No hay porque recelar que alguno de estos señores haya cambiado sus opiniones, (y hacen bien en dudar de ello) pues su elevada representación y su carácter no le permiten caer en el ridículo cuando tiene firme convicción de sus creencias y fundamento para sostenerlas; por consiguiente lo escrito en la carta tiene su razón de ser como un pensamiento secundario, respecto á la línea extremeño-castellana, y su razón de ser sin contradicciones ni variación de opiniones respecto de la línea toledana, que como decimos, fué el primero y esencial fundamento de los oficios y esfuerzos del digno Gobernador de la provincia y de sus Diputados.

A él han consagrado su preferente atención, porque preferente y preferible es esta línea y por ello han hecho gran parte de sus estudios, y hasta han recibido proposiciones de construcción inmediata. Sin embargo, en su deseo de continuar el pensamiento de cruzar la provincia de ferro-carriles, no han abandonado el que en favor de los pueblos de la derecha del Tajo conduzca á Castilla, y firmes en este propósito, fieles á sus compromisos, y constantes en la mejora universal de sus intereses, ha destinado la Diputación seis mil duros para hacer esos estudios, que en tiempo se concedieron al Sr. Rodríguez Leal y que abandonó no sabemos por qué causa. En esta cuestión de honra no fatigaremos al Sr. Leal, por más que le veamos tan predisposto contra este trazado. Mas como esta línea va por decirlo así por su casa, no hay para que encomiar el patriotismo con que la demandan. Otros le traducirían por egoísmo, pero nosotros, que á la felicidad de la provincia lo sacrificamos todo, y que en la generosidad que debe presidir á negocios que afectan á todos, no dudamos en aunar nuestros esfuerzos para conseguir el mayor bien posible, nos prestamos gustosos á los estudios de esa otra vía, por lo mismo que en la toledana no nos guía el mezquino interés de localidad, que tanto sofoca á los comunicantes.

Digase ahora si este celosísimo Gobernador, si la Diputación y algunos de los Diputados á Cortes han faltado á sus compromisos, si han retractado su palabra y han variado de opinión en cuanto á la importancia de los trazados. La carta revela el pensamiento principal y el accesorio; el uno como de efecto más esencial, y el otro como complemento de un plan gigantesco concebido con buena fé, afirmado por patriotismo y en vías de estudio por el solemne compromiso contraído; pero no por un compromiso que ate y ligue, llevando en el inferior el disgusto, sino porque el empeño es sagrado y se contrajo sin riesgo de abandonar el trazado toledano-extremeño, debiendo subordinar á él el extremeño-castellano, en cuyo pensamiento todos los firmantes de la carta estuvieron conformes, no obstante que hoy aparezca esa funesta contradicción que explica y contiene el comunicado del Sr. Rodríguez Leal y el de los Sres. Barrantes y Alonso, inserto en el Eco de Extremadura del 24 del actual. Y es tanto más funesta esa contradicción, cuanto que el origen de la carta fué el mútuo acuerdo de obrar en armonía para ambos pensamientos, reunir los esfuerzos de todos para llevarlos á término y prestarse el mútuo auxilio que estas empresas necesitan, pero en la inteligencia de que la línea toledana reunía el asentimiento principal y era el motivo que producía la concepción del otro proyecto. Así se nota cierta especie de mala fé de parte de los Diputados de la derecha del Tajo al exigir sus firmas á los de la izquierda, cuando hoy se valen de esa carta para atacar su conciencia en el asunto, sus oficios en los estudios de la línea toledana y los laudables esfuerzos del celoso Gobernador, que, fundado, como la Diputación, en el interés mútuo y buena fé á que tendían por ese escrito las aspiraciones de todos, ha preparado y conseguido el destino de fondos para los estudios del ferro-carril extremeño-castellano, sin los cuales, por lo que se ha visto y antes hemos indicado, probablemente no se hubieran realizado jamás.

Segun el sentido que hoy se quiere dar á esa carta, su intencion llevó la doblez de adquirir armas con que combatir el proyecto de la izquierda del Tajo el dia que estando adelantados sus primeros elementos de ejecucion, les viniere en voluntad de rechazarle por solo la circunstancia quizá de no estar en iguales condiciones el castellano y desconfiar de la probabilidad de llevarle á término. Y tal confusion, y tan opuestos dictámenes en este negocio como se demuestra hoy en los comunicados que contestamos, dan idea de que la grandeza que encierra se la rebaja por un espíritu de mezquina localidad, se la contraria por opuestas tendencias, que concebíamos en los de Béjar, pero que extrañamos en gran manera en el de los Sres. Rodriguez Leal, Barrantes y Alonso, y por último, se desnaturaliza por ellos de tal modo que no hay razon capaz de comprender las causas de tan inesperado proceder. Seguros estamos que no todos los de la derecha del Tajo verán con agrado á sus Diputados obrar con tanta ingratitud como lo hacen, ni comprenderán la cuestion como los tres señores indicados. ¿Ni qué mucho que observemos esto en ese Sr. Diputado cuando los Sres. Barrantes y Gonzalez Alonso han sentido que este dignísimo Gobernador ha buscado ingenieros en el extranjero para que practicasen los estudios de su ferro-carril? Imposible parece que ciertos asuntos se traten de tan impropia manera, y entre en su discusion la chismografía tan indigna de ciertos hombres y tan contraria á la reputacion de una autoridad celosa, cuyo interés por el mejoramiento de la provincia, raya más alto aun que el que ostentan algunos que la representan en las Cortes, y se encamina á mejores resultados. Por lo demas, estamos seguros que no conseguirán su propósito de impedir la construccion de este ferro-carril por mas esfuerzos que empleen. Los pueblos que comprenden bien sus intereses no se dejarán alarmar por esas alaracas. Han reflexionado lo bastante sobre la inconveniencia de la inversion de sus productos de propios en esta linea, porque así el Gobierno de la provincia como la Direccion, les han dictado reglas claras y seguras para el mejor acierto de su resolucioin, que no podrá menos de ser aprobada por el Gobierno de S. M. segun la ley, el dia en que lo sean los estudios y se conozca el presupuesto y por consiguiente el capital que haya de destinarse á este objeto. Decimos que lo aprobará el Gobierno, á no ser que no pueda ni deba hacerlo por complacer únicamente al señor Leal (D. Ramon).

Cualesquiera otras suposiciones ceden ante esta exigente verdad que en vano procurarán destruir los señores de Béjar y los Diputados de la derecha del Tajo, por mas que presenten argumentos fascinadores para querer justificar su conducta, que el público apreciará en lo que de contradictoria tiene con sus compromisos contraídos en esa misma carta, de que resulta lo contrario de lo que pretenden alegar; porque si bien el trazado extremeño-castellano se proyectó en beneficio de la generalidad de la provincia, se tuvo en cuenta el favor particular é inmediato que por él recibían los pueblos de la derecha del Tajo.

No teman, pues, que queden sin mercado los productos de la Vera de Plasencia, porque en cambio del que hoy tienen será Madrid el que le reemplace, acercándose á Navalnoral, de cuyo punto distan muy pocas leguas.

Tampoco podrá arredrarles el transporte de las lanas extremeñas, si mientras su camino se habilita, se las pone el Toledano á la mitad de la distancia, en Almaráz por ejemplo, ó en Cáceres, donde su carretera podrá remitirlas con facilidad y á precios mas equitativos. Los granos del campo Arañuelo y los de la Jara, reemplazarán entre tanto á los de Castilla porque están inmediatos, y porque Talavera y Navalnoral recibirán unos y otros como centros de atraccion próximos á esas comarcas, y Trujillo que en su proximidad á Logrosan y Montanchez reúne infinitos y variados productos, será así mismo un punto inmediato que satisfará todas las exigencias de la derecha del Tajo. Los comunicantes han omitido, sin duda por modestia, los grandes productos de los inmensos montes de Tozo y Rucas, y el gran robledal de Garciaz, del cual se han contratado infinidad de traviesas para el fer-

ro-carril de Socuéllamos á Badajoz, sin que esto, ni el dar muchas mas, sea suficiente para dejar al camino en proyecto extremeño-toledano cuantas necesite para su construccion. Tambien se habrán olvidado de las producciones que ofrecen los feraces montes del Espadañal, las Lomas y san Benito, que se prolongan hasta las inmediaciones de Talavera.

No teman, pues, que nosotros havamos de observar igual conducta oponiéndonos á la construccion de la vía extremeño-castellana. Seriamos indignos del nombre de extremeños si tal hiciésemos, revelando en ello un espíritu mezquino de localidad que no nos aflige como á los señores comunicantes, dando en ello una prueba de que esta peligrosa polémica, que no seguiremos por odiosa, suscitada con tanta inconveniencia como inoportunidad en estos momentos, tiende mas bien que á la ejecucion de alguna de las lineas, á la no ejecucion de las dos.

Seguiremos en esto el ejemplo de otras provincias, que empezando por cortísimos trayectos, han concluido por hacer lineas generales y aun trasversales de servicio particular, que con el tiempo han satisfecho todas las exigencias. Piensen seriamente esos señores que ni esta discusion podrá impedir la construccion del ferro-carril de Madrid á Cáceres, ni la retardará mas de lo conveniente por el pretendido desarrollo de esas encontradas tendencias que demostrarian la poca fé en el porvenir de la provincia, el exiguo deseo de proporcionársele inmediatamente para que sea próspero, y la falta de sijeza en un pensamiento útil y beneficioso. Piensen que Extremadura está muy postergada en todos los ramos que tiendan á sacarla de la postracion en que yace, ahogada con sus propios frutos, y que el espíritu de absorcion á que otras caminan por la union de los esfuerzos de sus hombres públicos, por la riqueza que han sabido desarrollar y por el lugar que han sabido conquistarse, mantendrán á la de Cáceres en un aislamiento completo y la reducirán á la nulidad. Entonces los buenos extremeños deplorarian lo estéril de sus discusiones, lo efimero y mezquino de sus ambiciones de localidad y sentirian haber contribuido al empobrecimiento y abyeccion de su provincia.

No serán los de Trujillo los que echen sobre sí ese borron, y mientras confían en que autoridades celosas y diputados infatigables desbaratarán los planes que se han puesto en juego para impedir la ejecucion de las mas importantes obras que puede conseguir la provincia, seguirán prestando su débil apoyo á las demas aspiraciones legítimas que pueda desarrollar su engrandecimiento progresivo.

Trujillo 27 de Enero de 1861.—Santiago Martínez.—Pedro Llacayo.—Vicente Hernandez.—Ramon Bello.—Miguel Nuñez.—José Iglesias.—Joaquin Martin y Duran.—Mariano de la Santa.—Pedro Gonzalez Aguilar.—Mateo Tosina.—Antonio Sanchez Almendro.—Tomás Frens.—Vicente Calzada.—Gerónimo Alvarez Vicario.—Victor Rubio.—Enrique Zuasti.—Francisco Reglado.—Lorenzo Barreno.—Sebastian Martin.—Leonardo Risel y Orozco.—Luis Leon y Gutierrez.—José Galavis de Capua.—Francisco Querol.—Antonio Luengo y Manzano.—Joaquin Perez.—Lucas Acedo y Tamayo.—Valentin Fernandez Trejo.—Serafin Sanchez Mora.—Antonio Duran.—Manuel Aotolovtia.—Agustin Duran.—Matias Nogales.—Pablo Angulo y Verde.—Vicente Martinez.—Liborio de la Santa.—Juan Molano.—Fidel Collazos.—Regino Garcia.—Joaquin Gomez.—Antonio Jimenez.—Cirilo Vega.—Antonio Castuera y Bazaga.—Felipe Fernandez.—Diego Nevado y Gill.—Jorge Ruiz.—Melchor Otero.—José P. Martin.—Felipe Rodriguez.—Rafael Leon.—José Sanchez Jurado.—Santiago Sanchez.—Facundo Fernandez.—José Aguilar Benegas.—Manuel Bustamante.—Aureliano Muñoz.—Juan Alvarez.—Juan Palacios.—Bruno Calzada.—Mariano Bustamante.—Juan Morales.—Tomás Luengo.—José Bayor Campomanes.—Juan Lozano.—Manuel Francisco Herro y Picado.—Diego Trenado.—Francisco Diaz.—Manuel Rubio.—Eugenio Saez Garcia.—Francisco Rico Ciudad.—Santiago Blazquez.—Gonzalo Cabello.—Emilio Nieto.—Vicente Retamosa.—Estéban Ruiz.—Manuel Zavala.—José Vivar y Nieto.—Manuel Gil.—José Nieto.—Ra-

mon Villayandre.—Francisco Roldan y Curado.—Francisco Villareal.—Salvador Romo.—José Antonio Perez de Bustos.—Cayetano Bazaga.—Bonifacio Crespo.—José E. y Cabanda.—Juan de Salazar.—J. Ramon de Salazar.—Cayetano Garcia.—José Fernandez de los Rios.—Pedro Pedraza.—Joaquin Diaz.—Francisco Avellana.—Manuel Maria Flores.—Angel Luengo.—Juan Civanto.—Antonio de la Cruz.—José Morales.—Joaquin Elias.—Sebastian Pedraza.—Atanasio Salado.—Domingo Valle.—Juan Malo de Molina.—Miguel Borrillo.—Rufino B. Romero.—Celedonio Barbado y Casco.—Antonio Rodriguez.—Joaquin del Marmol.—Antonio Lopez.

## SECCION OFICIAL.

### BOLETIN DE VENTAS DE BIENES NACIONALES.

#### BIENES DE CORPORACIONES CIVILES.

##### Propios de Albalá.

Remates para el 26 de Febrero de 1861, en esta Capital y Montanchez.

Número 3287.—188 encinas en diferentes sitios, y un trozo de egido del Castellar, término de Albalá. Consta de 5 fanegas de marco real, de 2.<sup>a</sup> calidad, y está dividido en 2 suertes; una, de una fanega, y la otra, de 4. Se tasan en 4.720 rs. en venta y 189 en renta; se capitaliza y subasta en 4.252 rs. 50 céntimos.—Escribano J. Ascensio.

##### Propios de Santiago del Campo.

Remate para el dia 26 de Febrero, en esta Capital y en Garrovillas.

Número 3322.—Un egido á pasto y labor titulado de Bordas, término de Santiago del Campo; de 166 fanegas de marco real. Se tasa en 9.000 en venta y 325 en renta; se capitaliza en 7.312 rs. 50 cént. y se subasta por los 9.000 rs.—Escribano B. Lopez.

Número 3323.—Un egido á pasto y labor, titulado Corral del Alacran, término de Santiago del Campo; de 166 fanegas de marco real. Se tasa en 10.000 rs. en venta y 400 en renta; se capitaliza en 9.000 y se subasta por los 10.000 rs.—El mismo escribano.

##### Propios de Cachorrilla.

Remate para el 26 de Febrero, en esta Capital y en Coria.

Número 3536.—Un baldio titulado las Viñas y Moguea, término de Cachorrilla; de 255 fanegas de marco real, de 3.<sup>a</sup> calidad, con algun monte de encina bastante claro. La labor de 170 fanegas, es de dominio particular. Se tasan las 85 fanegas restantes, el arbolado y los pastos en 7.700 rs. en venta y 230 en renta; se capitaliza en 5.175 y se subastan por los 7.700 rs.—El mismo escribano.

Número 3337.—Un baldio titulado Arenas y Lentiscal, término de Cachorrilla; de 300 fanegas de marco real, con algun arbolado de encina. La labor de 225 fanegas es de dominio particular. Las 75 fanegas restantes, su labor y el arbolado, se tasan en 4.600 rs. en venta y 138 en renta; se capitaliza en 3.103 y se subasta por los 4.600 rs.—El mismo escribano.

Número 3328.—Un terreno llamado Valdeyeguas, término de Cachorrilla; de 125 fanegas de marco real, de 3.<sup>a</sup> calidad. La labor de 50 fanegas es de dominio particular. Se tasan los pastos y la labor de las 75 fanegas restantes en 4.080 rs. en venta y 122 rs. 40 cént. en renta; se capitaliza en 2.754 y se subasta por los 4.080 reales.—Escribano J. Enciso.

##### Propios de Aldea del Cano.

Remate para el dia 8 de Marzo de 1861, en esta Capital y en Madrid.

Número 3313.—Una suerte de tierra llamada Luengo, sitio de la Zafra, término de Aldea del Cano; de 82 fanegas de marco real, con 587 encinas de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> calidad, con algunos canchales. Se tasa todo en 20.800 reales en venta y 1.100 en renta; se capitaliza y subasta en 21.750 rs.—Escribano S. Gelaya.

Número 3314.—Una suerte de tierra titulada Michel, sitio de la Zafra, término de Aldea del Cano; de 134 fanegas de marco real, con 486 encinas de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> calidad. Se tasa todo en 20.800 rs. en venta y 1.120 en renta; se capitaliza y subasta en 25.200 rs.—Escribano J. Solano.

Número 3317.—Un terreno nominado las Lapillas, sitio y término de los anteriores, de 132 fanegas de marco real, con 100 encinas, todo de 3.<sup>a</sup> calidad, con algunos canchales. Se tasa en 20.600 rs. en venta y 1.000 en renta; se capitaliza y subasta en 22.500 rs.—El mismo escribano.

Por todo lo no firmado,  
El Secretario de la redaccion,

MANUEL MUÑOZ BELLO.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

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