

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.

Lunes 18 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 suscripcion, en sellos de franqueo, al Administrador del Periódico en esta Capital.—Redaccion y administracion calle de la Audiencia núm. 9.

Núm. 20.

FERRO-CARRIL

de la provincia de Cáceres.

VII.

Continuando en la discusion del proyecto de la línea transversal castellano-extremeña, debo ocuparme de una dificultad, bastante importante, que se presenta hoy á su construccion.

Los castellanos, no solo difieren sobre el punto de su empalme en la del Norte, sino que muchos no están conformes con que baje á las provincias de Extremadura y Andalucía, la que deba derivarse de la del Norte, para servir sus intereses provinciales, marcándole una distinta direccion. Unos, la quieren que empalme en Avila, que venga directamente á Béjar y baje á las provincias de Extremadura por el puerto de Baños. Otros, que de Avila, se dirija á Peñaranda para venir á Béjar. Los de Salamanca, que empalme en Medina del Campo, vaya á la capital, y desde este punto á Béjar. Muchos, y creo que son los que mejor han comprendido los intereses de las provincias de Castilla, que empalme en Arévalo, se dirija por Peñaranda á Salamanca, y desde este punto á la Fregeneda en el Duero. Es muy fácil, que este último trazado, reuna las simpatias y el apoyo de las personas más importantes de esas provincias, por la sola razon, de que es el que contenta á los mas.

Sin entrar yo hoy á enumerar sus ventajas, porque me considero extraño á los intereses particulares de esas provincias, no obstante, que nadie puede considerarse en estas cuestiones extraño á los intereses generales del país, diré, que la divergencia de los castellanos, sobre los puntos de empalme y direccion de la vía férrea que parte de la del Norte, no puede menos de crear una gran dificultad á el proyecto de ferrocarril castellano-extremeño, que debemos tener

muy en cuenta, al decidimos hoy, por una de las vías que son posibles por nuestra provincia. Si el trazado de Arévalo por Peñaranda, Salamanca, á la Fregeneda, fuera el que debiera construirse en las provincias castellanas, como derivacion de la línea del Norte, no sería una insigne locura en nosotros el pensar en el proyecto transversal cuando no podía tener para nuestra provincia otro objeto que el de facilitarnos las comunicaciones con Béjar y Sevilla?

Interin la divergencia de opiniones, entre los castellanos, subsista, por mas conveniente que se considerase este trazado para el desarrollo de nuestros intereses provinciales, sería, cuando menos, una imprudencia, el que nos decidiésemos por él, distrayendo nuestra atencion de la línea internacional, en momentos tan oportunos para que podamos alcanzar su concesion.

Y siento de veras, que mi conviccion, sobre el porvenir y dificultades de ese trazado, lastime los intereses de una poblacion para mí tan querida, de amigos tan respetables como tengo en ella. Béjar, casi extremeña, con hábitos y costumbres extremeñas, con generales afecciones hácia los extremeños; Béjar, elevada por sus propias fuerzas, sin el auxilio de nadie, á la categoría de las principales poblaciones manufactureras é industriales de la Península; Béjar, la Barcelona de nuestras provincias interiores, digna, por multitud de conceptos, de la protección de nuestros gobiernos; ¿cómo me habría de ser indiferente, que quedase relegada, entre las ásperas montañas, donde se ha elevado, por sí sola, á la gran altura en que se encuentra, en medio del activo movimiento que nos impulsa, á llevar nuestras comunicaciones á todos los centros importantes de produccion y de consumo? No; Béjar no puede ser nunca indiferente á los extremeños, ni menos al que tanto conoce su importancia, y tanto debe á la amistad y consideracion de muchos de sus hijos. Béjar contará siempre, con seguridad, con las

afecciones y apoyo de los extremeños, en todo lo que no perjudique notablemente nuestros intereses. Pruebas recientes tiene de ello. La Diputacion provincial de Cáceres votó gustosa cierta cantidad, que tiene incluida ó incluirá en su presupuesto, para contribuir á los estudios de un ramal de Cáceres á Castilla por Béjar. Es todo cuanto podíamos hacer sin lastimar grandemente nuestros intereses.

Su proyecto de línea transversal nos perjudica, segun he demostrado en artículos anteriores. No era posible, ni contribuir á él, ni prestarle nuestro apoyo, sin alejarnos de nuestros mas importantes centros de consumo, de nuestros naturales mercados. Si hubiéramos podido armonizar nuestros intereses con los suyos, gustosos hubiésemos apoyado su proyecto.

Por otra parte, su localidad, se halla en una posicion escéntrica, al curso que deben llevar nuestras grandes vías de comunicacion. Colocada á la falda Norte, casi en el centro, de una de las grandes divisorias que atraviesan de Este á Oeste la Península, no era posible dirigir con ventajas, una vía férrea por ella, de esas que tienen el carácter de servicio general. Seria preciso abandonar algunas de las grandes cuencas de nuestros rios, que en nuestra Península, son las mas convenientes para estas clases de comunicaciones. Béjar puede tener ferrocarril; pero será únicamente, empalmado un ramal ó en la línea del Norte, ó en la que baje por el valle del Tajo á las inmediaciones de Plasencia. Esto es lo posible para su topografía. Trabajará en vano, perderá el tiempo lastimosamente, en pensar en trazados de la estension y dificultades como el que proyecta. No es su posicion, ni la mas conveniente, ni la mas importante para traer así una línea que por su longitud tuviera el carácter de línea de servicio general. Contentese con lo posible, que le es tambien lo mas conveniente. No es su posicion geográfica la del Escorial, para que una línea de la impor-

= 98 =

bia ambicionado en la última época de su vida, la mano del destino lo arrojó en un abismo insondable de desgracias y de amargura.

¿Eran acaso tales tormentos el justo castigo de sus crímenes?

No.

Aquellos sufrimientos, apenas le daban á gustar las primeras gotas de la hiel contenida en el terrible cáliz, que la Providencia le había preparado.

Retrocedamos un poco, y con una rápida ojeada podremos conocer á fondo la nueva situacion de nuestro notario.

Un día, el ocho de mayo de que tienen noticia nuestros lectores, regresó D. Juan á su casa, feliz con la idea de verse pronto absoluto poseedor de los encantos de su pupila; se prometía más, se prometía que Soledad había de entregarle su corazón.

Al entrar se dirigió al gabinete de su infeliz víctima y lo halló desierto.

Esto no le causó extrañeza.

Pasó adelante, y al penetrar en el tocador sintió que se sobresaltaba su corazón, porque notó la confusion que reinaba en los trages, adornos y otros objetos, que

= 99 =

acaso por la vez primera se veían esparcidos con desorden sobre los muebles y arrojados por el suelo.

Avanzó trémulo, temeroso de ver convertida en horrible realidad la idea que como un rayo había herido su imaginacion.

Escuchaba atentamente y sujetando su respiracion, porque anhelaba percibir algun ruido, que le revelara la existencia de un ser viviente; pero escuchaba en vano; el silencio de que estaba rodeado era muy parecido al de las tumbas, y nada había allí que pudiera turbarlo.

Al fijar sus ojos en una mesa colocada en el centro de la estancia, vió un papel cerrado en forma de billete. Se arrojó sobre él, y con indecible ansiedad devoró las palabras que estaban trazadas en la cubierta.

En aquellas palabras leyó su nombre.

Un frio glacial recorrió todos sus miembros, y al desdoblarse el papel temblaba de espanto.

El contenido del billete lo dejó pasmado.

Lo había leído con tanta avidez, que le

= 102 =

que seguían despidiendo fuego, clayaron en ella una profunda mirada, como si quisiera descubrir lo que velaban la impasibilidad, el hielo, de aquella arrugada fisonomía.

La dejó avanzar hasta el centro de la habitacion, sin proferir una palabra; pero á medida que la vieja se acercaba, su agitacion y su furor crecian, respiraba con más fatiga y apretaba los puños convulsivamente, como si se preparara á cebar en ella su espantosa sana.

Bruna se colocó frente á D. Juan, y cruzando los brazos sobre su pecho, desafió con una mirada fria y penetrante, aquel volcan de ira que amenazaba devorarla.

El notario no pudo contenerse por más tiempo, y en la explosion de su furor gritó con voz tremenda:

—Bruna, mujer maldita, ¿dónde está Soledad?

La vieja sonrió con indiferencia.

—¿Y á mí me lo preguntais?—dijo contestando.

—¿Pues á quién sinó? Tú, aborto del infierno, eres la encargada de su custodia; respóndeme, ¿dónde está Soledad?

tancia de la del Norte, venga á atravesar la misma divisoria por el puerto de Baños. Son muy diferentes sus circunstancias locales y topográficas. Todo cuanto puede conseguir, será un ramal ó de Ávila ó de Plasencia. Le es mas conveniente, en todos conceptos, de este último punto. Figese en este pensamiento y le apoyaremos decididamente. Ni Béjar tendrá ferrocarril en muchísimo tiempo, sino por este medio, ni nosotros, si abandonamos el pensamiento de línea internacional.

Otro de los inconvenientes, que tiene el trazado del proyecto castellano-extremeño, son los que se refieren á sus dificultades y estension. No se han hecho estudios completos ni bastante detenidos, para poder apreciar las primeras. Pero basta fijarse en la direccion que se le marca, para comprender que deben ser importantes. Tiene que atravesar las divisorias del Tajo y el Duero, de aquel y Guadiana, y de este y el Guadalquivir, con todos los grandes accidentes que marcan sus grandes cuencas y el paso de dos de esos ríos. Si en la Península, pueden encontrarse dificultades de primer orden para estas vías, que se encuentran muchas, deben hallarse en este trazado. La bajada por el puerto de Baños debe ser difícil, si se tiene en cuenta, que Castilla toda, presenta al Sur, el carácter de una gran meseta central. La divisoria que la separa de la provincia de Cáceres, es casi imposible, por esa circunstancia, de ser atravesada por túneles. Sé, que ya no hay nada imposible para la ciencia. Cuando los grandes desniveles no pueden vencerse faldeando las grandes cordilleras, por planos inclinados, combinados con un buen sistema de curvas, se acude á los *planos automáticos* que se franquean por el medio de la gravedad, y se ponen en movimiento, por el mismo impulso de los convoyes, marchando en opuesta direccion. Pero esto es espuesto, costoso y solo se apela á estos grandes recursos de la ciencia, en líneas muy importantes y para ganar grandes distancias.

La estension del trazado transversal que me ocupa, es una dificultad, tambien de importancia, que hace poco probable su construccion. Tiene, quizas, mas de 500 kilómetros; y una línea transversal, de esta longitud, arredra. Tenemos pocas en Europa tan largas. En la Gran Bretaña, ninguna. La de Londres á Yarmouth, que es la mas estensa, solo tiene 204 kilómetros. En Francia, la de París á Estrasburgo 515, la de Lion, con sus ramificaciones 660. Son las mas largas. La Bélgica no tiene líneas de esa estension: tampoco la Alemania. Rusia es la que tiene una de 640 que es la que establece la comunicacion entre San Petersburgo y Moscou. ¿Y

podríamos nosotros pensar hoy, seriamente, en la construccion de una línea transversal, de mas de 500 kilómetros cuando no tenemos mas que una general concluida? ¿Se encontrarían propicios el Gobierno y las Cortes á subvencionar esta larga línea, que á pesar de su estension, no podría clasificarse de línea de servicio general, por no partir de Madrid á las costas ó las fronteras del extranjero? ¿Habria compañía que se interesase en su construccion ni con subvencion, ni menos sin ella?

Si nos fijamos un poco, en la marcha que han seguido, las naciones que nos han precedido en estas vías de comunicacion, comprenderemos al momento, lo difícil que es la construccion de una línea transversal. Inglaterra, que empezó en 1825 por el camino de Stockton á Darlington, y que despues construyó el de Liverpool á Manchester, célebre por haber adoptado su empresa, en concurso, la locomotora de Mr. Stephenson, se convenció pronto de la necesidad, de atender, en primer término, á las líneas de servicio general antes que á las locales; y en poco tiempo, despues, las irradió de Londres á Yarmouth, á Greenwich, á Croydon, á Blatwal, á Douvres, á Brigton, á Sontampton y Portsmouth y otros puntos. La Francia, de París á Saint Germain, á Versailles á Orleans, Tours, Burdeos y Bayona, á Ruan y al Havre, á las fronteras de Bélgica, á Scaux, y á Strasburgo y Lion. La Bélgica, arregló tambien su sistema de líneas generales, estableciendo por punto central de su gran red á Malinas, ciudad situada á unas cuatro leguas de Bruselas, donde irradia tambien todas sus líneas generales. Solo la Alemania y los Estados Unidos, se han separado algun tanto de ese sistema, estableciendo largas líneas transversales. Pero una y otra, de estas naciones, han tenido consideraciones especiales, que le han hecho tomar un rumbo opuesto á las demas. La Alemania, no podía olvidar, que el punto de apoyo de todas las fuerzas alemanas, se hallaba en el Rhin. Por eso se la vé establecer sus tres grandes líneas paralelas á este rio. La primera desde el Mediodia de Basilea que sigue á lo largo del Rhin, hasta Maguncia vuelve á encontrarlo en Bona y Colonia, y no lo pierde de vista en toda Holanda hasta Anhim. La segunda desde el lago de Constanza hasta Stettin por la Baviera, Sajonia y Prusia: y la tercera de Trieste hasta Dantzick Königsberg por el Austria y la Prusia. Pero esta misma Alemania tiene sus líneas perpendiculares, como la de Viena á Carlsruhe, por Munich y Aushurgo, la de Posen á Hamburgo, la de Breslau á Maguncia y otras. La constitucion federal de Alemania, es, sin duda, lo que ha motivado el que no hayan convergido las mas

principales á un punto central. Los Estados Americanos, no han correspondido tampoco al sistema de centralidad, por la configuracion de su suelo, surcado por los mas grandes rios del mundo, de la mayor parte en direccion Norte Sur, que es la que llevan sus grandes cordilleras. Tambien deben haber tenido en consideracion, la importancia y excesivo número de las poblaciones mercantiles de sus estensísimas costas. El mayor Poussin, dividió los ferro-carriles norte-americanos en varias clasificaciones, admitiendo en la primera, las paralelas al litoral del Atlántico, desde el Maine á la Florida, y pasando por Portland, Portsmouth Boston, Providencia, Nueva York, Filadelfia, Baltimore, Norfolk y otras poblaciones hasta Pensacola: la segunda, todos los construidos, con el fin, de poner en comunicacion las costas del Atlántico, con los países trasalgaránicos, y son muchos, que partiendo de Boston, Nueva York, Charleston y otros puntos, unen las riberas del Atlántico, al grande valle del Ohio y Misisipi, penetran hasta el Misuri, y van á parar á la tercera clasificacion, que los componen los del centro del país hacia el N. O. para comunicar con Cincinnati y otras poblaciones importantes. A las orillas de los grandes lagos, se estienden otras líneas atravesadas por multitud de rios y canales navegables. Y por último, corresponden á la cuarta clasificacion, todos los demas caminos hechos con el objeto de explotaciones industriales. Como se vé, por esta ligera reseña, los estensos caminos de hierro transversales, solo se han construido en la Alemania y en los estados norte-americanos por circunstancias especialísimas de estos países. En la Alemania, por fortificar el gran apoyo, que creen tener en el Rhin. Y en los Estados norte-americanos, por enlazar las muchísimas é importantes poblaciones mercantiles de sus estensas costas. Y sin embargo, ni en la una, ni en los otros, se han descuidado los caminos al interior, aunque no subordinados á un punto central.

Nosotros, no nos hallamos en el caso de estos Estados, ni la línea transversal que nos ocupa, llena ninguna de esas indicaciones. Esas grandes líneas transversales, son muy convenientes, en las costas de gran estension, para unir todos sus centros mercantiles. En nuestro litoral serian muy conveniente. Pero en el interior de los continentes, y con especialidad en los peninsulares, donde es mas económico el transporte marítimo por sus costas, y sobre todo, en los que se ha establecido un sistema central, de donde se dirigen á las costas y á las fronteras, son innecesarias y de muy difícil construccion. Ha preva-

= 101 =

presar la terrible rabia que rebosaba en sus ojos.

Pero nadie debió oírlo, porque nadie se presentó en el gabinete de Soledad.

La situacion del notario se agravaba por momentos.

Imponía la figura de aquel hombre, que con el rostro cada vez más desencajado, sus miradas centelleantes y arrojando espuma por la boca, daba vueltas al rededor de la habitacion, destrozando con sus pies los preciosos objetos que rodaban por el suelo.

Tanta demencia, tanta cólera, tanto frenesi, necesitaban personas sobre cuyas cabezas pudieran descargar, como una tempestad furiosa.

Y el notario hubo de sentir esa necesidad, cuando en medio de su delirio agitó violentamente los cordones de las campanillas, ocasionando un ruido infernal.

A este llamamiento, se presentó Bruna, la vieja que hace tiempo conocemos, y se presentó serena, tranquila, sin mostrar ni aun sorpresa, ante el aspecto horrible de don Juan.

Este la recibió en silencio; pero sus ojos,

= 100 =

fué preciso releerlo, para comprender bien lo que se le decía.

Aquella segunda lectura lo condujo al colmo de la desesperacion.

Ya no le quedaba duda; las palabras del billete eran demasiado terminantes.

«Una voz del cielo me ha iluminado, decían, y me alejo de las personas que amenazan mi honra.»

«A nadie culpeis de cómplice en una determinacion que tomo libre y espontáneamente, sin valerme de persona alguna y con el solo fin de evitar los ataques de vuestra perfidia.»

«Cuando leais estas palabras, estaré muy lejos de vos.»

SOLEDADE.

Un grito salvaje, de furor, de ira reconcentrada, se escapó del pecho del notario.

Rugió, como rugiera un leon al sentirse arrebatado su presa; extrujo entre sus manos aquel papel, que como una chispa eléctrica había reducido á cenizas el castillo de ilusiones, que poco antes brillaban en su cabeza, y dió voces amenazadoras, con las cuales solamente hubiera podido ex-

= 97 =

ánimo, pudo resistir enérgicamente aquellas horas de terrible prueba.

Al día siguiente se mantenía aun sujeto á un madero, y la Providencia sin duda, dispuso que una goleta española lo recogiera á su paso y lo llevara á Nueva York, acompañado de uno ó dos de sus compañeros de infortunio.

Pocos días despues, Ferrando estaba cien leguas distante de Soledad; á quien suponía muerta dentro del camarote de su bergantín.

X.

Inútil nos parece referir con todos sus detalles los acontecimientos ocurridos en la casa de D. Juan, con motivo de la desaparicion de Soledad.

Aquella inesperada fuga, había sido un golpe de muerte para el notario.

Sus planes todos habían venido á tierra, evaporando al caer sus más ricas y brillantes ilusiones.

El risueño porvenir que se había forjado en su mente, no existía ya; y cuando creía tocar la suprema dicha que tanto ha-

lecido en los países de sistemas centrales, la union de las poblaciones importantes por algun concepto, á las líneas de servicio general, por el medio de ramales. Dificilmente podrá llevarse á cabo en ellos una prolongada línea transversal, á no ser creada y eslabonada por el medio de esos ramales.

Me resta, el contestar á las varias consideraciones que se han espuesto á favor de esa línea transversal, y en contra de la línea internacional. No puedo ocuparme de todas en este artículo. Me limitaré, para concluir, á solo una, espuesta por los Sres. Barrantes y Alonso en su quinta advertencia. Se ha dicho, Cádiz y Sevilla, desde el tiempo de los romanos, han sido los grandes, los verdaderos puertos y extremos. El movimiento, pues, de la península, desde antiguo, se ha hecho desde Norte á Mediodía y vice-versa segun indica la gran via romana que la atravesaba en esa direccion.

Le he dado importancia á esta consideracion, porque, cuando un hecho se observa desde antiguo y cuenta con la sancion de los siglos, es preciso detenerse mucho, en su examen, antes de combatirlo.

En efecto, la gran via romana que atravesó nuestra península y no solo nuestra península, sino parte del continente, hasta vencer los Alpes y llegar al Tiber, marcaba esta direccion. Pero esa gran via denominada de la Plata ¿fue un camino mercantil ó puramente militar? Aunque fuese lo uno y lo otro; aunque por ella, con los grandes ejércitos romanos, marchase tambien á Roma todo el botin de las naciones conquistadas, única clase de comercio de aquella época ¿podremos convenir hoy, en la bondad de sus trazados, hoy, que tanto han variado en su manera de ser nuestras sociedades?

Los primeros caminos de importancia de que se tienen datos históricos, datan del tiempo de Moisés «Regia via gradiemur, donec transeamus terminos tuos» decia el rey de los amorreos al embajador del legislador de los hebreos. Los egipcios, los israelitas, los griegos, después, dieron el nombre á sus caminos de *via regia*. Estos, en los florecientes dias de su república, dieron un gran impulso á las vías de comunicacion para trasladarse con facilidad de un punto á otro del Archipiélago, considerándolos de tanta importancia, que merecieron el alto honor de que se abrogara la direccion de ellos el Senado de Atenas. Thebas, Lacodemonia y otras ciudades, la encomendaron á sus primeros hombres de Estado. Pero la gran Cartago, fué la primera que dió el ejemplo de esos caminos empedrados, que han desafiado por tantos siglos la intemperie y el poder destructor de los tiempos.

Le siguió Roma, que aunque celosa de todos sus rivales, sabia aprovecharse grandemente y aun apropiarse, de todo lo bueno y útil que veia en todas ellas. Después de haber destruido la patria de Anibal, llevó á Italia los planos de los caminos empedrados y los irradió en todas direcciones, en unas, para mostrar el poderoso poder de su civilizacion, como en la *via Appia* camino enlosado de Roma á Capua, la *via Aurelia* que hizo construir Cayo Aurelio Cotta en el año de 512 de la fundacion de Roma, la *via Flaminia*; y en otras, para estender y afianzar su dominacion en todo el orbe que habia conquistado. Se llevaron con tanta actividad estos trabajos, que en la época en que César sometia el Occidente á la dominacion romana, no se comunicaba el Senado con las extremidades de todos los pueblos conquistados, sino por el medio de estos caminos enlosados. El primero, y tal vez el mas importante de estos, fué sin duda, del que habla Polibio, construido de losas cuadradas, que estableció la comunicacion con España hasta su estremidad occidental, por los Alpes atravesando la Galia, que es la gran via conocida por la Plata. A las provincias orientales, se la vé tambien comunicar por los Alpes; y en Aquilea, se advierten restos de excelentes

caminos que conducen á Constantinopla, á la Dalmacia, Croacia, Macedonia y Hungria. La Inglaterra, el Africa, el Asia, todos estos poderosos estados, á que habia alcanzado el poder de la dominacion del Tiber, tenían entre sí excelentes caminos empedrados, y otros que los ponian en comunicacion con la metrópoli. Pero estas estensas y colosales vías de comunicacion, amoldadas á la manera de existir del Imperio romano, ¿pueden marcarnos la direccion mas ventajosa que debemos dar hoy á nuestras comunicaciones? Estas vías militares, que no tenían de mercantiles, mas que el transporte del botin de las naciones conquistadas á la metrópoli ¿pueden satisfacer hoy á las necesidades de nuestro comercio? ¿Serán consideradas, por sola la razon de su antigüedad, como las mejores y las mas naturales para dar salida á nuestros productos? ¿Quereis saber lo que eran las famosas vías romanas, calificadas por los mismos romanos como vías militares y aun las mas antiguas, si se exceptúan las de Cartago? Nada puede dar una idea mas exacta de lo que eran estas vías en la antigüedad, que la descripcion del camino que hizo abrir Semiramis para pasar desde Caonia hasta la Media, y que tanto contribuyó á la gloria de la soberana de Babilonia. Caminaba al frente de sus ejércitos la viuda de Nino, hácia Cebatana, capital de la Media, cuando se vió detenida por el monte Zarro, formado de una gran cadena de rocas perpendiculares. Un conquistador vulgar hubiera costado la montaña; Anibal y Napoleon, menos tímidos la hubieran atravesado; pero la heredera del trono de Belo, horadó las rocas, cegó los precipicios, allanó las montañas, y se abrió paso por medio de los peñascos y condujo á sus guerreros á la conquista del Asia, logrando inmortalizarse, por ese gran carácter, que ni se detiene ante las dificultades, ni le arredra clase alguna de obstáculos.

Esto han sido la mayor parte de los caminos de la antigüedad. Continuaré contestando en artículos posteriores.

CARLOS GODINEZ DE PAZ.

FERRO-CARRIL

EXTREMEÑO-CASTELLANO.

IV.

He demostrado que la provincia de Cáceres perdió toda esperanza de poseer la via férrea de Portugal, desde que en el año de 1856, las Cortes Constituyentes pronunciaron en esta contienda su veredicto soberano. Después, y para consuelo de su desgracia, se le otorgó por la ley de 9 de Julio de 1856 un ramal de servicio público (palabras testuales) que partiendo de Madrid, y dirigiéndose por la Sagra de Toledo, Torrijos, Talavera y Naval Moral, debía terminar en Malpartida de Plasencia, *sin subvencion del Estado*, y auxiliado por las respectivas provincias, con la de 100.000 rs. por kilómetro. Por el artículo 3.º de dicha ley el gobierno se comprometió á practicar de su cuenta los estudios de este ramal en el plazo de ocho meses.

Yo escuso decir aquí, que la tal concesion no fué recibida en Cáceres y su provincia con repique general de campanas, ni excitó el menor interés, ni hubo persona bastante cándida para creer que el proyecto pudiera algun dia convertirse en hechos. El gobierno por su parte se apresuró á no cumplir la obligacion que se habia impuesto, y pasaron los ocho meses, como hubieran pasado ocho años, sin hacer los estudios.

Cómo y por quién se hizo revivir ese proyecto, alterando el trazado radicalmente, para que después de pasar el Tajo por Almaráz, ó sus inmediaciones, tocara la línea en Trujillo, y viniese á terminar en Cáceres, lo dice el Sr. Godínez, y no es necesario repetirlo. Aquí espera-

ba yo—lo diré con la franqueza propia de mi carácter—que el ilustrado miembro de las Constituyentes hubiera dado una prueba mas de la consecuencia que le distingue, combatiendo con energia el trazado por Trujillo, y abogando por el mas directo, fácil y económico de Malpartida á Alconetar, mayormente si le anima el convencimiento de que en su dia pudiera convertirse en línea general. ¿Qué oportuno, traída la cuestion á ese terreno, hubiera estado el Sr. Godínez consolando á los Trujillanos con aquella ingeniosa teoria de su primer artículo, segun la cual estuvimos á punto de convencernos de que los pueblos reportan tantas mas ventajas de los ferro-carriles cuanto mayor es la distancia que de ellos les separa por milagro especial de un nuevo santo llamado razon de comercio! No hubiera omitido seguramente, para apoyar y fortalecer aquella teoria, la relacion detallada y minuciosa de esas colosales obras de fabrica que deben construirse sobre el Tajo; á saber: un puente para cruzarle en la confluencia del Arro-Campo de 280 metros de longitud. Otro para cruzar la garganta que forma el río Almonte de 440 metros de largo. Un túnel de 1336 metros en el puerto de Miravete. Otro de 1343 metros en el Oreganal, y otros dos, uno de 800 metros y otro de 780, el primero en el collado de Santa María, y el segundo en la ladera de Mira al Rio. Con esto, y con publicar el presupuesto de las obras, para que la provincia pudiera ver claro en este asunto, y conocer el sacrificio que la impone ese nuevo trazado, hubiera dispensado á su pais un servicio de no escasa importancia, y continuado la noble tarea que tomó á su cargo en el año de 1856.

No lo ha hecho así el Sr. Godínez: antes bien, y por motivos que yo respeto, anuncia de antemano que llevará su oposicion al trazado por Trujillo hasta el punto de que no pueda servirle de obstáculo.

Sigo, pues, mi interrumpida narracion, y viniendo á los hechos diré: que efectivamente se contrataron los estudios con el Sr. Salamanca, á nombre de la Diputacion provincial, á razon de 17.000 rs. por legua (3.060 rs. por kilómetro) y que segun parece fueron aprobados en sesion de 30 de Setiembre de 1859. Y me expreso así, no porque me ocurra poner en duda la exactitud del hecho, sino porque no me consta oficialmente, ni tenia yo en aquella época la hora de pertenecer á la Corporacion provincial.

Ahora resta saber si será estéril el sacrificio de 30.000 ó mas duros que ha hecho la provincia para estudiar esa línea, ó mejor dicho y mas claro: si el ferro-carril tiene condiciones de existencia, si nace robusto y viable, ó amagado de temprana muerte, como esas desgraciadas y endebles criaturas que solo vienen al mundo para dejar un doloroso recuerdo en el corazon de sus padres.

Al llegar á este punto nos sentimos embarazados por una gran dificultad, nacida de circunstancias especialísimas, que caracterizan la táctica de los autores y patrocinadores de ese proyecto, los cuales hasta ahora no presentan un frente fijo, á donde podamos dirigir nuestros ataques.

Si se tienen en cuenta los estudios practicados con la oportuna autorizacion del gobierno, y fondos provinciales, solo se trata de un ramal aislado entre Cáceres y Talavera de la Reina. Pero este mezquino proyecto no satisface al señor Godínez; y sus parciales y valedores se tendrían por agraviados si les atribuyésemos el propósito de encerrarle dentro de tan estrechos limites. Ninguno pide menos que una via general de Madrid á Lisboa por el valle del Tajo. Y tan general es este deseo, que ya se anuncia el punto de empalme con la via férrea de Badajoz mas allá de la frontera portuguesa; y aun creo que el Sr. Godínez, para dar al ferro-carril condiciones de independencia, se proponia lle-

varle via recta de Talavera á Madrid, sin tocar en Toledo, y mucho menos en Castillejos, punto de empalme del ramal que une á aquella ciudad con la via férrea del Mediterráneo.

Maravilla ciertamente la suma facilidad con que se trazan planes sobre el papel, y la firmeza con que se dan por resueltas las cuestiones mas graves.

¿Se ha obtenido ya permiso del gobierno portugués para romper y aportillar la frontera por otro punto que el de Badajoz, defendido por la fortaleza de Elvás? ¿Se ha convenido ya en el punto de empalme con ese segundo ramal que para complacernos ha de construir el gobierno de S. M. Fidelísima desde Assumar á la frontera? ¿Se ha estudiado ese ramal? Y por el lado opuesto ¿se cree posible prescindir de Toledo, al propio tiempo que se busca y solicita su apoyo para el proyecto? Y llevado el camino á Toledo ¿no será preciso ir á Castillejos, por mas que esto desagrade al Sr. Godínez, amigo ante todo de las líneas rectas?

¿Y el paralelismo de las dos líneas? — Solución. — Ese paralelismo, si existe, fué autorizado por la ley de 9 de Julio de 1856. La via férrea de Trujillo es aquel mismo ramal que debia terminar en Malpartida de Plasencia con una ligera alteracion en el trazado, aconsejada por la ciencia; y hasta podria ejecutarse sin necesidad de una nueva ley de concesion. — Pero entonces ¿por qué se han gastado esos 30.000 duros, cuando el gobierno tenia el deber de practicar los estudios de su cuenta? Y esa línea de servicio particular desde Cáceres á Talavera vale la pena de que los pueblos de esta provincia inviertan en ella el rico patrimonio, legado de cien generaciones, que la desamortizacion ha convertido en dinero? — Contestacion. — No se trata de ese pobre ramal, que realmente moriria al nacer por falta de alimento: vamos á enlazar por el trayecto mas breve á Madrid con Lisboa; haremos un camino general, internacional, Europeo.

Hé aquí explicada ya la táctica. Para hacer frente á los obstáculos legales se acorta el ramal: para darle importancia se alarga. Por eso he dicho mas arriba que era difícil atacar un proyecto que no presentaba un frente fijo, y que cambia de aspecto segun las necesidades del momento.

Protesto que no es mi ánimo inferir agravio á las dignas personas que defienden el trazado por Trujillo, cuya lealtad y buena fé soy el primero en reconocer. Mi ataque se dirige á las cosas, nada mas que á las cosas; y si en el calor de este animado y solemne debate se deslizará en mis artículos alguna palabra que pudiera lastimar su decoro, anticipadamente la retiro, y quiero que se tenga por no puesta. Además, que la necesidad de adoptar una táctica hábil, y de cubrir con velos el verdadero aspecto de las cosas, eso es culpa de los mantenedores del proyecto, sino consecuencia lógica y precisa de la difícil situacion en que se encuentran.

Allá en las altas regiones oficiales no puede pónerse á la órden del dia la construccion de una via férrea de servicio general por la cuenca del Tajo, paralela á la del Guadiana: allí es preciso usar de pretensiones mas modestas. Por eso se pide la concesion de un ramal humildísimo de servicio particular, entre Cáceres y Talavera, sin subvencion del Estado. Aquí en los anchos campos de Cáceres, se levanta la voz, que resuena con cierto timbre sonoro é imperioso, y se dice á los pueblos: «Os pedimos el producto de la desamortizacion para el gran ferro-carril, que partiendo de Lisboa avance atrevidamente á los Pirineos, y vaya á terminar en las heladas regiones de la Siberia.»

Pues bien: hé aquí la consecuencia precisa de esa doble gestion y de ese doble lenguaje. Si bajo las apariencias de un ferro-carril de servicio particular realizais el imposible de la línea europea, vendrá á construirse sin subvencion del Estado, y con el patrimonio de los desgraciados pueblos extremeños. ¡Cómo! ¡Una li-

nea general, de primer órden, sin subvencion del Estado, cuando el Estado subvenciona hasta las líneas trasversales, y los ramales de servicio particular para la explotacion de las cuencas carboníferas! ¡El gran ferro-carril de Portugal sin subvencion del Estado! Pues qué ¿no concurre la provincia de Cáceres, como contribuyente, á subvencionar todas esas líneas generales, trasversales y particulares que se construyen en Castilla, Andalucía, Valencia, Cataluña, etc. etc.? ¿Qué razon hay para que las otras provincias no ayuden con fraternal auxilio, por la mano del Estado, su padre comun, á la mas necesitada, á la mas estrujada de las cuarenta y nueve hermanas?

Ya espero la contestacion, la única contestacion posible. Espero que cambiareis de frente, y que cortando el ramal en Cáceres y Talavera, despojándole de los atavíos con que le engalanaba la rica imaginacion del Sr. Godínez, me direis al oido, con el acento de un sincero dolor: «¿Hemos de pedir subvencion para eso?»

Y sin embargo venis á pedir á los pueblos de Extremadura lo que el Estado seguramente os reusaria. ¿Y no teneis empacho en aplicar el producto de la desamortizacion á las obras de esa línea indefinible?

Vamos á cuentas.

Cuando se publicó en el Boletín oficial de 1.º de Diciembre del año último el acta de la sesion celebrada por la Excm. Diputacion provincial en 19 de Noviembre, fijamos la atencion en un párrafo del discurso pronunciado por el presidente de la corporacion, que dice así: «Bastará probablemente la tercera parte del 80 por 100 que les corresponde (á los municipios de esta provincia) para formar con los demas pueblos interesados en este proyecto un capital de cien millones en acciones, obligaciones ó en la forma que la Superioridad acuerde, que sirva de sólido fundamento para la sociedad ó empresa que tome á su cargo la construccion de la precitada via.» Creia yo, á la vista de este dato, que la tercera parte del 80 por 100 de propios en la provincia de Cáceres ascenderia á 100 millones, ó cuando menos á 80, deducido el capital, muy escaso, con que habian de contribuir los demas pueblos interesados en la línea; y esto no podia menos de serme grato, considerando que el producto total de la desamortizacion deberia elevarse, por lo tanto, en esta provincia, incluso el 20 por 100 que el Estado se reserva, á la respetable, á la fabulosa suma de 300 millones.

Pronto se rectificó este dato en que yo fundaba el error de mi cálculo. La Administracion de Propiedades y Derechos del Estado ha publicado el de los ingresos procedentes de la desamortizacion en la provincia de Cáceres; y de él resulta: que el valor de los propios vendidos asciende á 113.164.958 rs. y 45 céntimos, que deducido el 20 por 100 quedan reducidos á 90.531.966 rs. y 40 cént. Hay, pues, entre los datos que al parecer arroja el acta de la Diputacion, y los que nos suministra la Administracion de Propiedades y Derechos del Estado, una diferencia de mas de 200 millones.

Luego se nos ha hecho saber (véase el artículo inserto en las Novedades del 20 de Enero) que los pueblos de esta provincia habian ofrecido 72 millones para la línea de Trujillo, á saber: 52 los de la izquierda del Tajo y 20 los de la derecha.

Pero como el contratista de las obras no ha de ejecutarlas con pagarés de bienes municipales, sino con dinero efectivo, preciso será hacer una operacion de crédito, y negociar esos pagarés, con un descuento que no ha de bajar del 6 por 100 anual; lo que produce otra reduccion cuando menos de un 20 por 100 sobre el capital ofrecido por los pueblos. Quedan, pues, 57.600.000 rs. disponibles para la construccion de 201 kilómetros de ferro-carril desde Talavera á Cáceres, bajo el supuesto de que la cesion de esos fondos merezca—y esto no puede esperarse—la aprobacion del gobierno.

Ahora bien: ¿qué subvencion piden los diferentes capitalistas que aspiran á la construccion de la via férrea? Lo ignoro. Háblase mucho de proposiciones ventajosas, y yo me felicitaria de que llegaran á formalizarse. Pero como tales proposiciones á nada comprometen mientras no

vayan acompañadas del correspondiente depósito, y como todas ellas han de basarse en la ilusoria esperanza de prolongar la línea hasta Portugal, seria candidez suma el pensar y esperar, que ninguna empresa constructora tomara á su cargo las obras con una subvencion menor de la que está señalada á la via férrea del Guadiana. Esto supuesto, será preciso renunciar al proyecto, ó pagar por subvencion de los 201 kilómetros que ha de recorrer la via desde Cáceres á Talavera 60.300.000 rs., ó sean 2.700.000 reales mas de lo que los pueblos tienen ofrecido.

Después, ya será inútil discutir sobre las mayores ó menores ventajas que ofrece la imposicion de ese capital para crear á los pueblos una renta perpétua en acciones ó obligaciones de ferro-carriles. La subvencion no produce renta: es donativo, dádiva, largueza, con que se estimula al concesionario de la línea. ¡Plegue á Dios que mis temores sean infundados! ¡Plegue á Dios que el primer silbido de una locomotora no sea la señal fatídica de que los pueblos de la provincia de Cáceres han perdido su rico patrimonio, que le han perdido para siempre!

RAFAEL GONZALEZ.

(Se continuará.)

SECCION OFICIAL.

BOLETIN DE VENTAS DE BIENES NACIONALES.

BIENES DE CORPORACIONES CIVILES.

Propios de Coria.

Tercer remate para el dia 16 de Marzo de 1861, en esta Capital y en Coria.

Número 133.—Un horno de teja y ladrillo, sitio de los Tejares, término de Coria. Tiene dos piezas, un horno grande de 16 varas castellanas cuadradas de superficie y 5 de profundidad; puede contener 7.000 piezas de todas clases y otro pequeño de igual dimension y 4 varas de profundidad. Hay una casa para el guarda de 7 varas de largo y 5 de ancho. Los hornos tienen un egido de dos celemines, y están contruidos, como la casa, en una fanega de tierra, propia de Felipa Morena, con el derecho de sacar el barro de dicha tierra y el paso para el río, y por el melonar de Joaquin Rivero; surtirse de agua del pozo enclavado en él, que es de los hornos. Se tasa en 4.700 rs. en venta y 250 en renta; producen 100 rs., se capitalizan en 1.800 y se subastan en 2.500 rs.—Escribano D. F. M. Bello.

Propios de Pesceña.

En quiebra.

Núm. 2.953.—Un baldío, llamado Chamorro, término de Pesceña, de 108 fanegas de marco real, de pasto y labor; siendo 25 de particulares. Se tasa en 6.045 rs. en venta y 200 en renta; se capitaliza en 4.500 y se subasta por los 6.045 rs.—Escribano D. L. Mendoza.

Por todo lo no firmado,

El Secretario de la redaccion,
MANUEL MUÑOZ BELLO.

SECCION DE ANUNCIOS.

AVISO IMPORTANTE.

El acreditado artífice relojero, Mr. Didier, establecido hace tiempo en esta capital, avisa á sus favorecedores que ha trasladado su establecimiento de la calle de Pintores, á la Plaza, Portal Empedrado número 45.

Igualmente avisa, que ha recibido un magnífico surtido de relojes, de todas clases, de las mas acreditadas fabricas de Europa; que se darán con la mayor equidad; respondiendo con la exactitud que tiene demostrada, de la seguridad de todo reloj que espenda ó componga en dicho establecimiento, por término de un año.

Anuncia además que hace toda clase de composturas, por delicadas que sean, en relojes y músicas; respondiendo siempre por el plazo de un año, como anteriormente queda dicho y tiene acreditado.

Tambien se fabrican relojes de torre y cilindros de música.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

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