

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.

Martes 30 de Julio
de 1861.

Se suscribe en esta Capital en la Redaccion y administracion, calle de la Audiencia núm. 9. Fuera en casa de nuestros corresponsales ó remitiendo el valor de la suscripcion, en sellos de franqueo, al Administrador del Periódico.

Núm. 43.

EL ECO DE EXTREMADURA.

Las autorizadas personas de esta capital, que nos han dirigido la siguiente carta, contestan, en el artículo que con ella nos remiten, á lo manifestado por varios vecinos de Trujillo, en una hoja suelta que se publicó el día 13 del mes actual.

A una mera casualidad debemos que esa hoja haya llegado á nuestras manos, pues nadie la ha remitido á la redaccion de El Eco, aunque en ella se ataca fuertemente al Director de este periódico, por la parte que toma en la cuestion de las líneas ferreas proyectadas en esta provincia.

Ligeramente vamos á contestar los párrafos que se nos han dedicado, no para oponer razones á las razones que hemos dado en pró de la vía férrea Extremeño-Castellana, ni para combatir esta idea, sino para censurar la conducta que como periodistas observamos y para enseñarnos la senda que debemos seguir, si queremos trabajar de un modo digno y meritorio, y si queremos lograr que nos ayuden en nuestras tareas todos los (trujillanos) que de buenos patricios se precian.

En mucho tendríamos la cooperacion de los naturales de Trujillo, única que hasta ahora nos falta, si esa cooperacion sirviera para ayudarnos en la defensa de los intereses generales de Extremadura. Y decimos que es la única que nos falta, porque solo Trujillo ha tenido la bondad de enseñarnos qué es meritorio y qué es digno, cuando de los intereses de la provincia se trata, y solo Trujillo nos ha hecho el ofrecimiento que contienen las palabras que dejamos subrayadas.

La provincia de Cáceres cuenta con otros partidos, tanto ó más importantes que el de Trujillo, y entre ellos figura el de la capital. Estos partidos, conocedores de las verdaderas necesidades del país, han encontrado digna y meritoria nuestra conducta y no se han limitado á hacernos promesas condicionales; han ido más allá; han auxiliado nuestras fuerzas con sus fuerzas; nuestros deseos con sus deseos, nuestras tendencias con sus tendencias, nuestras aspiraciones con sus aspiraciones; porque nuestras aspiraciones, nuestras tendencias y nuestros deseos eran unos mismos; se encaminaban todos al desarrollo y fomento de la riqueza virgen que encierra nuestra provincia.

Y aquí notará Trujillo, que esos partidos no se constituían en defensores de una localidad determinada, sino en defensores de los intereses de la mayoría, de los intereses de todos, incluso los del mismo Trujillo, porque Trujillo es pueblo de Extremadura y se debía, se le quería defender, á despecho de las influencias que de vez en cuando se levantaban, para oponerse al rápido y feliz curso que hasta ahora han seguido los trabajos consagrados al proyecto de la línea Extremeño-Castellana.

¿No suponen nada, para esos vecinos de Trujillo, las opiniones de los hombres ilustrados, que proclaman hoy como de utilidad general el ferro-carril que deberá atravesar esta provincia, en direccion del Norte al Sur de la Península?

¿Nada dicen las brillantes apologias que de esa línea se han hecho?

¿Nada significan las razones emitidas en la luminosa polémica que sobre vías ferreas ha escuchado el país?

¿No tienen ya valor las manifestaciones de nuestros pueblos?

Por ventura, ¿fuimos nosotros los iniciadores de esa idea, que tanto atormenta á los trujillanos?

¿Necesitó nunca nuestro apoyo, ni le fué preciso que la *prohijásemos*, como individualidades interesadas, para que creciera á nuestra sombra?

¿Porqué se olvida que hemos permanecido mucho tiempo silenciosos, espectadores mudos de la gran lucha comenzada y sostenida por los hijos del país, que con mayor acierto é inteligencia podían discutir sobre lo que hoy es más conveniente á Extremadura?

Nosotros, (Trujillo lo saben bien) nosotros hemos hecho cuanto ha estado á nuestro alcance; hemos hecho que nuestro periódico sea un palenque franco, libre, en el que han tenido y tienen abierto el paso todas las opiniones, que mesurada y decorosamente tienden á mejorar la condicion de nuestra provincia. Solo una cosa podría echarse en cara al tratar de este asunto; haber permitido que cuando se debatían cuestiones de interés general, tomaran parte en la discusion los intereses de una localidad aislada. Trujillo, si quiere comprender lo que decimos, no dejará de darnos la razon

«El Eco de Extremadura, dicen los firmantes de la hoja suelta, debiera terciar en el debate, mostrándose imparcial y predicando la doctrina mas análoga á la fusion de las distintas opiniones con el fin de conseguir que no se dilatare, al menos, la construcción de cualquiera de las que se disputan el triunfo, ya que no se decidiese por la realizacion de ambas.»

¿Qué entiende Trujillo por imparcialidad?

¿Qué doctrinas quiere que prediquemos, para conseguir una fusion de ideas cuyo objeto reprobamos?

Pues que, ¿Extremadura se halla en el caso hoy de pedir que no se dilate la construcción de una línea cualquiera?

Esto podría suceder cuando de dos líneas que se disputaran el triunfo, no hubiera una que ofreciera ventajas inmensas sobre la otra; pero sucediendo lo contrario, existiendo un proyecto que satisface las exigencias y las necesidades todas de nuestra provincia, ¿qué parcialidad puede hallarse en los que lo defienden?

El país acude hoy á nuestro Gobierno solicitando la construcción de la vía Extremeño-Castellana; para dar este grave paso, ¿han mediado nuestras parciales escitaciones?

¿Quién ha movido la voluntad de nuestros pueblos?

El convencimiento: Trujillo no puede dudar, y siendo así, debe reconocer que en esta cuestion *El Eco de Extremadura* llena cumplidamente el deber sagrado de sostener los verdaderos y generales intereses de la provincia que representa.

En cuanto á lo que se nos dice para que abogemos por la construcción de las líneas trasversal y directa, nada tenemos que añadir á lo que dejamos consignado en nuestro editorial del número anterior. Deténganse los firmantes de Trujillo en la consideracion de las razones que en aquel lugar aducimos, y digan, desnudos de todo espíritu de localidad, si creen posible la realizacion de ambas líneas.

Pero nos detenemos demasiado, para tratar un asunto que tiene el sello odioso de las personalidades. Solo un ataque tan directo como el que de Trujillo hemos recibido, habría puesto la pluma en nuestras manos para consignar las palabras que dejamos escritas.

Nada contestamos á los demas puntos que abraza la hoja suelta publicada en Trujillo, por-

que respetables personas de esta capital lo hacen, con el marcado acierto que siempre les distingue, en el artículo que á continuacion insertamos.

Sirva ese artículo para demostrar á Trujillo, que en la cuestion de líneas ferreas no ha menester directores la opinion pública; ella, por sí, resuelve y termina cuantos asuntos se someten á su examen y consideracion.

Y siendo esta la única vez que ocuparemos la atencion de nuestros lectores con polémicas de esta clase, enviaremos á Trujillo las seguridades de que nunca retiraremos nuestro apoyo, siquiera sea débil, á la gran mayoría del país, que trabaja y se afana por alcanzar su bienestar futuro, ese bienestar que solo se concibe hoy con la realizacion de la vía Extremeño-Castellana.

Búsqense razones que destruyan las emitidas en pró de esa línea, y cambiará nuestra opinion, y con la nuestra cambiará tambien la del país que nos escucha.

Sr. D. FRANCISCO LIBERAL.

Cáceres 26 de Julio de 1861.

Muy Sr. nuestro y de nuestra estimacion: Sirvase V. dar cabida en las columnas de su apreciable periódico al adjunto artículo, contestacion á lo manifestado por varios individuos de Trujillo, en la hoja suelta, que ha visto la luz pública el día 13 de este mes.

No necesitamos decir, que al mismo tiempo que manifestamos nuestros deseos, interpretamos los de las personas que firmaron la exposicion elevada en 5 del corriente al Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento.

Defendemos la línea que llaman trasversal, porque la creemos sumamente útil y conveniente á los intereses generales de esta provincia; combatimos la que se dice directa, no porque sea incompatible con aquella, sino porque no reúne como ella, en nuestra opinion, esas condiciones de utilidad y conveniencia, y su costo ha de ser inmenso.

Con quien juzgamos incompatible esa línea directa, es con la de las cuencas del Guadiana, y mas aun con otra tercera, tambien directa, partiendo todas de Madrid y yendo á terminar en Lisboa.

Somos de V. señor Director atentos seguros SS. Q. B. S. M.—José de la Riva.—Ramon Calaff.—Felipe Calzado Pedrilla.—Andrés Hurtado Villegas.—Andrés Ulecia.—Francisco Castor Muñoz y Muñoz.—Juan Samaniego Alvarez.—Tomás Muñoz y Lizaur.—Pedro Becerra Carrasco.—Manuel Jimenez.—Pedro de la Riva.—Florencio Martin y Castro.—José Aguirre.—Miguel Calaff.

Desde el año de 1852 se está llamando la atencion de esta provincia con proyectos de caminos de hierro que la atraviesen; por entonces encargaba el Gobierno al ingeniero Nuñez de Prado, los estudios de una vía, que partiendo de Madrid, fuese por Talavera de la Reina, Navalmaral, inmediaciones de Plasencia. Tajo por Alconétar, Cáceres á Mérida; ocupándose por ese mismo tiempo la diputacion provincial de este asunto, aunque incidentalmente, la mayoría de ella, aceptaba ese trazado, desde Mérida á las inmediaciones de Plasencia, no desconociendo que desde este punto se podía dirigir con mas ventajas por Avila á Madrid; el trazado del gobierno en aquella época está marcado en los estudios que practicó el ingeniero Nuñez de Prado: el voto de la minoría de la diputacion, D. Mauricio Ceresoles le publicó con multitud de obser-

vaciones en un largo folleto, y en el se deja comprender la opinion de la mayoría: entonces nadie pedía ni iniciaba el trazado de Talavera por Trujillo á Cáceres.

En el año de 1855 la diputacion provincial, que en union con los diputados á córtés dió un gran impulso á las obras de interes general de esta provincia, que promovió la navegacion del Tajo, y no cesó de gestionar hasta que sus obras se emprendieron: que allanó todos los obstáculos que habia para la reconstrucción del puente de Alcántara, que no obstante de estar contratada y ofrecido su pago de los fondos provinciales, logró conseguir que se considerase obra nacional y se costeara con los fondos del Estado, y que empezó la carretera, que aqui llamamos de Castilla; esa diputacion provincial, luego que se publicó la ley de 1.º de Mayo de 1855, preguntó á todos los pueblos de la provincia á qué querian aplicar, ó en qué querian invertir el 80 por 100 del precio de sus bienes de propios, que se les iban á vender; no se les manifestó niugun deseo previo, ni se les previno que dijeran si ó nó respecto de un objeto determinado: sus deseos y las contestaciones que dieron, deben estar en el archivo de la diputacion y en las actas municipales.

Esa misma diputacion provincial, á principios de 1856, convocó á una porcion de personas notables, para que la diesen su parecer acerca del camino de hierro que mas conviniese á esta provincia, y medios que se pudieran emplear para subvencionarle y conseguir su realizacion; en esa junta, despues de discutirse larga y detenidamente este asunto, se comisionó á los letrados D. Francisco Porro y D. Felipe Calzado Pedrilla y al catedrático de este instituto D. Miguel Sanchez de la Campa, para que redactasen un dictámen ó memoria en conformidad á la opinion de la mayoría; ese dictámen se redactó y presentó á la diputacion provincial, y como en él puede verse, nadie pensó en el trazado de Talavera de la Reina, por Trujillo á Cáceres; pero sí fué objeto de él, el que hoy se llama Extremeno-Castellano.

En aquella época se pensaba en una linea subvencionada por la provincia, que satisficiese sus intereses generales; como habia de ser útil á todos, se pensaba en que cada uno contribuyese á la subvencion á proporcion de sus haberes; como el 80 por 100 del precio en que se vendiesen los bienes de propios, se iba á poner bajo la tutela de los Ayuntamientos. no se queria que lo regalasen aplicándolo á la subvencion, ni que lo empleasen en acciones de caminos de hierro, porque el capital que se emplea en ellas se pierde, cuando los caminos de hierro, al cabo de cierto número de años, pasan á ser propiedad del Estado; porque esas acciones, si bien obtendrian un rédito mientras se construyese el camino, luego que se pusiese en explotacion, los accionistas tendrian que intervenir en su administracion, y que repartirse lo mismo las pérdidas que las ganancias; y si estas eran muy pocas, los pueblos iban á dar un titulo de renta segura por otro de menos producir; y si habia pérdidas contraian la obligacion de abonarlas, se imponian ese gravamen, que podia ser muy trascendental y pesado.

En estado de presentarse el mencionado dictámen á la diputacion provincial, uno de nuestros diputados á córtés vino de exprofeso de Madrid, para decirle: que el congreso se iba á ocupar de la concesion de la linea general y directa de Madrid á Lisboa, y que habia probabilidades de que viniese por esta provincia: en seguida la diputacion provincial acordó nombrar una comision de su seno y una porcion de personas notables de diversos partidos, para que marchasen á Madrid á gestionar con sus diputados á córtés la concesion de la linea directa, de Madrid á Lisboa por esta provincia; y fueron al momento, y desempeñaron su comision con el mayor desprendimiento, celo y eficacia, de la manera que sabe la provincia y mejor aun los diputados que tenien pretensiones contrarias: las muchas personas que en esa época y antes se ocuparon de este asunto, deben tener, como dice el Sr. Gobernador civil en su circular del 18 de este mes, la satisfaccion de haber llenado el mas noble y sagrado deber de los que tienen á su cargo la gestion de los intereses públicos, con haber promovido la cuestion mas vital é importante para el engrandecimiento y porvenir de esta provincia.

Allí, en Madrid, en esa reunion de diputados á córtés y comisionados, se trató de marcar la

direccion de la linea por nuestra provincia, y solo el diputado por Trujillo habló del trazado de Talavera, por su pueblo á Cáceres; y ninguno mas acogió su pensamiento, y hasta hubo quien lo combatió enérgicamente. Por manera, que los vecinos de Trujillo, que firman con fecha 15 del mes actual una hoja volante que corre impresa, han prescindido de la historia del camino de hierro de esta provincia, cuando califican de moderna y de moda la idea de la linea del Norte al Mediodía; mas moderna es la de la linea que defienden, que sabemos cuando nació, y cómo y de qué manera se ha desarrollado; pero no se la combate ni por nueva, ni por las formas de su desarrollo.

Si tienen confianza en su bondad, y quieren la mayor amplitud para defenderla, sean justos y dejen á los demas que con ellos no estén conformes, que defiendan las suyas ampliamente. No diremos que la version inexacta, que se ha circulado en esta capital, consistente en que se trata de prescindir de la misma al marcarse definitivamente el trazado del ferro-carril, que haya de atravesar la provincia, en el caso que este fuese concedido, que semejante rumor, no mereceria otro correctivo, que su misma estravagancia; estas palabras, estampadas en la circular del Sr. Gobernador civil, del 18 de este mes, publicada en el Boléтин oficial del 19, no caerán de nuestras bocas, ni de nuestras plumas; recójalas, ó contéstelas si quieren los diputados á córtés de nuestra provincia, que pidieron, y el congreso que concedió, en 1856, una linea ferrea desde Madrid á Malpartida de Plasencia, prescindiendo de esta capital; los que defienden hoy y quieren una linea directa desde Madrid por la derecha del Tajo á empalmar en Santaren con la de Lisboa, prescindiendo tambien de esta capital, y los que piensan en una linea desde Medina del Campo, centro de las castellanas y gallegas, á Córdoba, centro de las andaluzas, pasando por la fosforita de Logrosan, cercanias de Almaden, y las minas carboníferas de Belmez y Espiel, sin tocar en Cáceres.

Hay un juez que es el Gobierno y las Córtés, que conoce de las cuestiones de ferro-carriles y las resuelve; si su justicia cubre con su manto á todos los españoles, si todos tienen el derecho de pedirla, no deben extrañar los defensores de la linea directa por Trujillo que, como ellos, acudan tambien al gobierno y á las córtés los que defienden la linea extremeño-castellana; pidiendo su concesion. Hay en estas cuestiones de ferro-carriles algo mas que los intereses de localidad, hay otras apreciaciones mas elevadas. hay lo que espresó nuestro gran poeta Lucano en su Tarsalia, cuando canta, que al pasar César el Rubicon, se le apareció la patria y le dijo: *Si civis eris ut quisque licet*: los intereses generales no son trasigibles con los particulares.

No es la moda, ni un vértigo mortal lo que acabó de apoderarse de ciertas personas y corporaciones en esta cuestion de ferro-carril, como dicen los trujillanos que firman la hoja volante que hemos mencionado, es la idea, es la luz que ha brotado de su discusion; esa luz que lleva la conviccion á los espíritus, que no se puede matar, que solo quema á los que pretenden apagarla. Si han prescindido de los antecedentes históricos, de casi todas las personas que intervinieron en ellos y los crearon, y hasta de opiniones muy arraigadas, no deben extrañar que su pensamiento no tenga acogida, como no la tuvo cuando su diputado lo propuso en Madrid en 1856, ni que tampoco le acojan los periódicos de provincia y algunos muy respetables de Madrid.

Si tienen confianza en su bondad, y lo creen útil y conveniente á la provincia, defiéndanlo y demuestren su utilidad y conveniencia, y elijan ellos el criterio ó criterios de donde se haya de partir para apreciarla, que harta ventaja es darles esta eleccion.

¿Quieren que ese criterio sea el estudio facultativo? pues esperen á que los ingenieros concluyan sus trabajos, que ellos demostrarán cuál de las dos vías ha de ser menos costosa.

¿Quieren que ese criterio sea lo que se ha dado de los fondos de la provincia para hacer esos estudios? que digan lo que se ha entregado para cada via, y los kilómetros de nuestro territorio que cada una comprende, y sabremos todos cuál es menos costosa, ó por lo menos, qué han costado sus estudios.

¿Quieren que la ciencia económica sirva de

criterio? pues hagan la debida aplicacion de sus principios y sus doctrinas; ellos conocen los consumos y producciones de nuestra provincia, los efectos que importa y exporta, las direcciones y puntos por donde hace sus importaciones y exportaciones, y el desarrollo que se puede dar á su riqueza y á sus industrias; ellos saben que las vías atendibles del tráfico y del comercio están en ella en la direccion de Mediodía á Norte y vice-versa; la utilidad y conveniencia del ferro-carril extremeño-castellano se demuestra con solo decir, que sigue esas vías comerciales de tiempo inmemorial establecidas; la utilidad y conveniencia de la linea directa por Trujillo, se hace depender de una condicion futura, del supuesto de que los ferro-carriles trasforman por completo la faz y la manera de ser de las comarcas que atraviesan, y dan distinto rumbo á las corrientes comerciales; eso es cabalmente lo que nosotros negamos, y lo que nuestra opinion no reconoce, ni la ciencia económica, ni la comercial, ni la historia de los caminos de hierro: no partan de esa suposicion, ocúpense de demostrar su verdad ó su exactitud, y tendrán razon en defender esa linea como útil y conveniente; entonces, si no es incompatible con la ley y con las de las cuencas del Guadiana, si es tan útil y conveniente á los intereses generales de esta provincia como la extremeño-castellana, pediremos tambien su concesion, é iguales arbitrios y recursos para la una que para la otra; no pediríamos una linea para un pensamiento y ramales para el otro, porque no son sus condiciones iguales; cuando se concedió la linea de las cuencas del Guadiana, se concedieron tambien ramales: muy dignamente dijeron algunos de nuestros diputados que no los aceptaban, y votaron en contra; el tiempo les ha hecho justicia; la linea se subastó y se está construyendo; de los ramales nadie se acuerda.

En el año de 1856 se podia cuestionar si la linea directa de Madrid á Lisboa debia ir por las provincias de la Mancha y Badajoz, ó por las de Toledo y Cáceres; pero resuelto por las Cortes Constituyentes que fuese por las primeras, preciso es inclinar nuestra cabeza ante la ley que lo resolvió. ¿Se puede hoy pedir que se conceda otra linea directa, desde Madrid á Lisboa, por las provincias de Toledo y Cáceres, sin faltar á esa ley y á la general de ferro-carriles, y sin solicitar antes que esas leyes se deroguen ó se modifiquen? Esta es una cuestion legal de suma importancia, pues si por un lado están esas ventajas que se dice ha de reportar esa segunda linea directa, por otro están los derechos de la linea de las cuencas del Guadiana y los intereses inmensos que ha creado bajo el amparo de la ley, pues que si la segunda ha de traer el todo ó la mayor parte de los cargamentos que habia de llevar la primera, cuanto mayores sean las ventajas de aquella, mayores serán los perjuicios de esta.

Cáceres 24 de Julio de 1861.

Damos cabida con el mayor gusto á la siguiente notable exposicion, que la ciudad de Coria ha dirigido al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO.

Quando ya la capital y la segunda poblacion en importancia de esta provincia, han elevado ante V. E. la espresion de sus deseos y aspiraciones, en la importante cuestion del ferro-carril que en ella debe construirse; los exponentes no pueden menos de secundar tan legales y patrióticos esfuerzos. El silencio en tan solemnes y criticos momentos, seria culpable y comprometeria los intereses del pais.

Dos son los proyectos de ferro-carril que se presentan en la arena del debate: uno que saliendo de Madrid se dirija á Cáceres, y de allí por Assumar á Lisboa; y otro que partiendo del punto mas conveniente de la linea del Norte, penetre en esta provincia por Baños, y vaya por Plasencia ó sus inmediaciones, Alconétar y Cáceres á empalmar en Mérida con la linea general de Portugal, siguiendo próximamente el trayecto de la antigua calzada romana llamada de la Plata.

Hubo un tiempo en que no siendo conocido mas que el primero de estos dos trazados, los pueblos en su vehemente deseo de poseer un camino de hierro, parecieron prohibirle. Pero ya la decorosa y elevada polémica sostenida en la

prensa, y reasumida en indicadas exposiciones, ha venido á probar, de un modo concluyente, que el segundo proyecto es el que sirve y satisface los intereses generales de la provincia, así como sirve y satisface los de las de Badajoz, Sevilla y Córdoba, Salamanca y Avila y gran parte de las del Norte.

Y los sirve y llena entre otras razones, porque atraviesa las comarcas mas productoras y porque sigue el trayecto mas económico, mas fácil y mas breve para dar salida á sus abundantes productos, y entrada á aquellos otros de que carece y necesita; trayecto que de siglos há viene marcado sin interrupción por las corrientes del comercio; porque él nos pondrá en comunicacion con Madrid y Lisboa, con nuestros puertos del Océano, del Mediterráneo y del mar Cantábrico, á los que dará gran animacion y vida; porque será el medio de realizar la trashumacion del ganado lanar, que sin la vía ferrea está espuesto á menoscabarse de una manera sensible; porque sirve no menos eficazmente los intereses de nuestra política exterior y porque atendidas sus condiciones, y el movimiento probable de esta línea, que ha de poner en comunicacion á todo el Norte con el Sur de la Peninsula, le harán mas apetecido de las empresas constructoras.

Si aun todavía se necesitan mas argumentos en su favor, bastará fijarse en uno muy importante. Segun los datos estadísticos de 1857, la provincia de Cáceres tiene 274 poblaciones, con 502.051 habitantes, y una riqueza imponible de 54.204,959 rs. Pues bien: teniendo en cuenta estas cifras, resulta que hay interesados, mas ó menos directamente, por el proyecto que patrocinamos 174 pueblos, con 199,650 habitantes, cuya riqueza territorial asciende á 57.530,503 reales. En cambio el otro trazado solo podria utilizar á cien pueblos, con 102.404 habitantes, que representan una riqueza imponible de 16.874,456 rs. El no será, ni puede ser el conductor natural de nuestros frutos sobrantes, ni de lo que necesitamos importar. Aquellos sufrirán en Madrid una competencia ruinosa é insostenible con los de puntos abundantes y muy mas próximos; y llevarlos á los puertos de Valencia ó Alicante, sobre largo y costosísimo, no daría resultado para su venta. Lo que hemos de importar viene del Mediodía y del Norte. El movimiento comercial por el trazado de Cáceres á Talavera y Madrid seria limitadísimo, y aun así esa línea, como paralela á la de Alcazar de San Juan á Badajoz, habria de sufrir una competencia que comprometiese el buen éxito, que sus parciales se prometen.

Los infrascriptos. Exmo. Sr., quisiéramos que ambos trazados fuesen posibles á la vez. Nuestra oposicion actual, al de Cáceres á Madrid por Trujillo y Talavera, no es hija de causas inoportunas y mezquinas, no tiene por base miras reprobadas y egoístas, no es sistemática. No: sus defensores y los que se creen interesados en él, son nuestros paisanos: los pueblos que se dice ha de beneficiar son tambien Cáceres; los consideramos como hermanos; nos ligan relaciones y afecciones con ellos; deseamos sinceramente su prosperidad y bienestar.

Esa oposicion tiene razon mas alta. Se apoya en principios de justicia y de conveniencia hasta para esos mismos pueblos. Es el resultado de la mas pura y profunda conviccion. Pensar ahora en la ejecucion de los dos trazados á la vez, es una bella utopia, por mas que hayan podido crearla los mejores deseos. El sentido comun la rechaza; porque está en abierta pugna con el estado y producciones del país y con sus recursos. Puede que un dia, mas ó menos lejano, verificado su completo desarrollo, y aumentada en alto grado la riqueza de la provincia no sea imposible lo que ahora debe considerarse como irrealizable. De presente, si por desgracia el trazado de Cáceres á Madrid por Trujillo y Talavera fuese preferido al de Mérida á la línea del Norte; tal preferencia, sobre que en último término vendria en perjuicio de los mismos pueblos que la obtuvieran, traería en pos de sí la completa postracion y hasta la ruina de los demas, que como hemos dicho, están en mayoría.

Al contrario, si tal preferencia recayese en el que es objeto de nuestros deseos, ella reportaría inmensos beneficios á todos los pueblos interesados en su construccion, de los cuales vendria á participar, mas ó menos directamente, esos otros que sostienen el trazado directo.

Por todo lo espuesto, rogamos á V. E. se sirva mandar que esta manifestacion se una al expediente del ferro-carril extremeño, y tenerla en cuenta en su día á los efectos oportunos. Dios guarde á V. E. muchos años. Coria 16 de Julio de 1861.—Marcelo Zugasti.—Tiburcio Gabriel Muñoz.—Vicente Lomo.—Gregorio Lomo.—Julian A. de Zugasti.—Juan Antonio Noguier.—Pedro Clemente.—Florencio Picado.—Antolin Simon.—Raimundo Garcia.—Julian del Caño.—Felipe Macías.—Jacinto Fernandez.—Pedro José Gutierrez.—Máximo Muñoz Clemente.—Andrés Carrasco.—Demetrio Gutierrez.—Vidal Hernandez Mozo.—Jorge Picado.—Domingo Parro.—Cayetano Fontan.—Santiago Sanchez.—Joaquin Florez Pozo.—Juan Ramon Noguier.—Julian Noguier.—Miguel Parro.—Leon Redondo y Garcia.—Augusto Saenz.—Manuel Jabato Lindo.—Ignacio Pizarro.—Luis Barrés.—Salvador Thous.—Antonio Noguier.—Antonio Hernandez y Argüello.—Joaquin Alarza.—Rafael Sanchez.—Vicente Sanchez.—Enrique Garcia.—Francisco Muñoz.—Mauricio María Montero.—Benigno Hernandez.—Antonio Iglesias.—Serapio de Zugasti.—Fermin Hernandez Montero.—Manuel Clemente.—Juan Thous.—Sebastian Eduardo Clemente.—José Miranda.—Damian Clemente.—Morian Vicente.—Elias Bofil.—Pascual Valiente.—Elipse Hernandez.—Antonio Cabezas.—Francisco Villagrà.—Vicente Garcia Nieto.—Eleuterio Carrasco.—Cándido Gallego y Sanchez.—Sotero Hernando Sanz.—Valentin Montero.—José Campos.—Zoilto Garmónés.—Valentin Sanchez Montalvo.—Cipriano Villar.—Joaquin Lamban.—Pedro Garcia.—José Gil.—Leon de la Riva.—Saturio Lopez.—Bonifacio Fernandez.—Joaquin Rodriguez.—Juan Rufó Vegas.—Bernabé Gonzalez.—Serafin Lopez.—Tomás Fernandez.—Fernando Parro.—Jacinto Roso.—Gregorio Martinez de la Torre.—Francisco Gil.—Francisco Gonzalez.—Isidoro Peña.—Martin Pascual Perianes.—José Saenz de Tejada.—Joaquin Herrera.—José Antonio Iglesias.—Miguel Perianes.—Tomás Maldonado.—Joaquin de Echevarri.—Máximo Montero.—Adrian Bravo.—Manuel Lopez.—Cesáreo Gallego.—Santiago Estévez.—Juan Arroyo.—Martin Maldonado.—Baltasar de la Riva.—Felipe Rodriguez.—Juan Paredes.—Blas Rufó.—Carlos Garcia.—Cirilo Mateos Aienza.—Juan Lopez.—Diego Rodriguez.—Manuel Ponce de Leon.—José Torices.—Vicente de Arostegui.—Valeriano Anastasio Maldonado.—Agustin Carballar y Montero.—Francisco de Paula Jalon.—Tiburcio Fernandez.—José Barbolla Villa.—Pedro Rodriguez Cortes.—Félix Iglesias Martin.—José Bianco Martinez.—Salustiano Hernandez.—Francisco Moran.—Crisanto Pineros.—Vicente Maestro.—Nicasio Gonzalez Saenz.

FERRO-CARRIL de la provincia de Cáceres.

II.

Indicamos en los últimos párrafos de nuestro anterior artículo, que las empresas de las líneas de Ciudad-Real á Badajoz y del Norte, habian procurado escitar la opinion de la provincia, en contra de la línea directa y á favor de la trasversal.

Por desgracia, esta clase de empresas, atienden mas á sus particulares intereses, que á los generales del país; y con frecuencia, los hemos visto en abierta oposicion con estos. Comprenden mejor que nadie esta clase de negocios; tienen en su mano poderosos medios de influencia; saben con oportunidad escitar el interés de ciertas localidades, cuando conviene á sus miras, pero siempre á favor de sus intereses particulares, que como hemos dicho, no suelen con frecuencia hermanarse, ni con los generales del país, ni con los de las provincias que aparentan servir ó proteger. ¿Cuántas cuestiones de rivalidad no han suscitado en los países que nos han precedido en esta clase de comunicaciones? ¿Cuántas y de que graves consecuencias, no han promovido

tambien en él nuestro, en el corto periodo que llevamos en su construccion? ¿Ha olvidado alguno de nosotros lo que nos sucedió en 1856? Hay de la provincia, quien ignore, lo que la Sociedad del gran Central trabajó en esta fecha contra la línea de la provincia de Cáceres? ¿Hay de nosotros, quien no sepa, que el interes que guiaba á esa sociedad, era, el de unir todas las concesiones posibles á la línea del Mediterráneo, que acaba de adquirir, para lograr la subida de sus acciones? No sabeis tambien, que á este objeto, ofreció á los Diputados de las Constituyentes de las provincias de Andalucía, construirles una línea, que partiendo de un punto de la del Mediterráneo, se diriguiese á Jaen y desde este punto á Córdoba, pero con la condicion, de que incluyeran, en la proposicion de ley que al efecto presentasen, la línea de Portugal, partiendo de la del Mediterráneo en Socuéllamos, por el valle del Guadiana á Mérida y Badajoz? ¿No recordais que esta proposicion de ley se presentó á las Cortes, y que con ella, y por tales medios, se contrariaron en aquella ocasion nuestros intereses, y con ellos los generales del país? ¿Habeis olvidado, por último, cuanto se dijo en las célebres discusiones de esa proposicion de ley sobre la influencia de referida sociedad?

Pero lo que, tal vez, no sabreis, y es muy conveniente recordarlo en la presente ocasion, es, que se logró el alza de las acciones de la empresa de la línea del Mediterráneo, hasta una cantidad triple del tipo que tenían antes de aprobarse la ley comprensiva de las dos citadas líneas; y que el gran Central, á favor de quien se hizo la concesion, la abandonó despues retirando el depósito que habia hecho para ella y no quiso interesarse en la subasta para la construccion de ninguna de esas dos líneas.

A la vista de este y otros ejemplos, tratándose de una cuestion que tanto interesa nuestro porvenir, lícito nos será, como indicamos en nuestro último número, sujetar á juicio esponiendo al criterio de nuestra provincia, las opiniones, los deseos, y hasta las tendencias de esas empresas, que han venido á intervenir en esta nuestra cuestion, de una manera desgraciada, cuando menos, á la unidad del pensamiento que nos guiaba sobre ella desde 1856. Si, las juzgaremos exactamente, por el criterio de sus intereses, por la historia de sus antecedentes.

¿Quién duda, quién puede dudar, del gran interés que tiene la empresa de Ciudad-Real á Badajoz de oponer toda clase de dificultades á la línea directa de Madrid á Lisboa por nuestra provincia? Esta tiene 40 leguas menos entre sus puntos extremos: debe necesariamente perjudicarle en el movimiento que debiera esperar de esos puntos. ¿Puede desconocerse este interés? Pues existiendo ese interés de oposicion, con cuanto se refiera á esta empresa, debemos estar un poco precavidos, porque no se comprende fácilmente, que quiera sacrificar ese interés particular, al fomento y desarrollo de nuestros intereses provinciales. Así es, que seria poco prudente, el dejarnos llevar de sus indicaciones, sobre esta cuestion, por mas que se nos presenten como dirigidas á abrirnos eras de prosperidad y engrandecimiento, é inconcebible, el que nos constituyésemos en instrumentos y propagadores de ellas. Esto seria llevar la insensatez hasta la imbecilidad.

Pues sin embargo, esa empresa se ha dirigido á muchas personas de nuestra provincia, ha circulado acuerdos de su sociedad sobre proyectos de ferro-carril para la misma; ha hecho venir sus comisionados, que han conferenciado con varias personas de esta capital y de los pueblos inmediatos; y por último, han manifestado estos, por medio de la prensa, que sus proyectos los apoyaban en esta Capital, todas las personas que representaban y valian algo por su riqueza á inteligencia. Cuan-

do tan manifiesto se halla su interes, en oposicion á nuestros intereses, ¿es posible que sus intenciones no se hayan comprendido? ¿Es posible que hayan encontrado acogida, sus descabellados proyectos, en las personas que piensen con algun criterio en estas cuestiones? ¿Es posible que no se haya visto en ellos el pensamiento de oposicion á nuestra linea directa, á esa linea que ha reunido siempre todas nuestras voluntades, todos nuestros esfuerzos, desde que nos fijamos en el desarrollo y fomento de nuestros intereses por el medio de esta clase de comunicaciones? ¿Tan desorientados hemos estado hasta hoy, sobre la mas conveniente direccion de estas comunicaciones, que hayamos necesitado de las indicaciones de una empresa para comprenderla? Pero veamos lo que nos ha dicho esta empresa, y figémonos bien, en la circunstancias en que nos ha manifestado su pensamiento respecto á los ferro-carriles, de la provincia.

Se habian presentado al gobierno los estudios practicados por uno de los trazados posibles para la linea directa. La provincia se disponia á prestar su eficaz apoyo á la construccion de esta linea, insistiendo en su antiguo pensamiento. Al efecto, 160 pueblos, habian ofrecido la mayor parte del importe de sus bienes de propios para ayudar su construccion. Se habia empezado á debatir é ilustrar esta cuestion en la prensa, con motivo de un comunicado que habian publicado varias personas de Béjar, en el que pretendian, que la linea de Madrid á Lisboa, empalmase en Avila, en la del Norte, y se dirigiese por Béjar, Baños, Plasencia, Cáceres, á Mérida á unirse con la del Guadiana y entrar por esta en Portugal. En esta ocasion, fué, cuando la empresa del ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz, publicó una especie de circular, en la que decia, «que acababa de asociarse á la respetable casa de los Sres. Parent Schaken y compañía de París para la constitucion de la sociedad anónima etc.» y añadia «y sabemos ademas, felicitándonos por ello, que la primer determinacion de la nueva sociedad ha sido el acometer el estudio de un trayecto que arrancando de Trujillo y Cáceres venga á empalmar en la linea de Portugal, habiéndose entablado ademas inteligencias con la respetable empresa constructora de la linea general del Norte, á fin de que avanzándose desde el punto mas conveniente que determine la ciencia al trayecto de Trujillo y Cáceres y empalmado con él ponga en comunicacion directa las provincias extremeñas con Madrid, los puertos de Lisboa y Sevilla y al Norte con ambas Castillas.»

¿Quién no se asombra, qué asombrar, quién no se rie, á la simple lectura de este primer acuerdo de la sociedad anónima constituida con los poderosos elementos de la respetable casa de los Sres. Parent Schaken y compañía de París? ¿Qué indica á un regular criterio, ese presuroso acuerdo, en las circunstancias mismas, en que se debatia con calor en esta provincia la cuestion de ferro-carril? ¿Qué debemos pensar de ese exagerado celo por todos nuestros intereses, puesto que á todos trataba de atender la nueva sociedad constituida con sus proyectos de ferro-carril? De Trujillo á Cáceres á empalmar en la del Guadiana ó de Portugal; de Cáceres á la del Norte, y por consecuencia á Plasencia y Baños; de la del Norte, tal vez á Trujillo y despues á Cáceres, porque queda abierta hasta esta esperanza: y por último, facilitar á estos puntos, comunicaciones directas con Madrid, Lisboa, Sevilla, y de las dos provincias extremeñas, con ambas las Castillas. Querer mas ciertamente seria una golleria. No se acordó, sin duda, esta sociedad, de que existia un partido en esta provincia, que se nombraba Navalnoral de la Mata, y que quedaba, con una parte muy importante de la rica Vera, completamente orillado en su combinacion. Si se hubiera acordado, poco le habria costado haber alargado mas el trayecto de Trujillo, aus-

que hubiera sido preciso avanzar hacia la del Norte por el puerto del Pico. De esta manera, nadie habria quedado descontento en la provincia, ¿Se puede en serio dirigirse una sociedad al criterio de toda una provincia, con tan monstruosa concepcion? ¿No indica bien á las claras, el deseo de contentar á todos, de contemporizar con todos, de captarse la voluntad de todos, ofreciendo una proteccion á todos los intereses locales, para contar con los esfuerzos de todos contra la linea directa internacional? ¿Se explica de otra manera ese laberinto de proyectos y trazados? Un camino que arranque de Trujillo y Cáceres y vaya á empalmar á la linea de Portugal; que avance á la vez de Trujillo y Cáceres á empalmar con el del Norte; que ponga estos puntos en comunicacion directa con Madrid, Lisboa, Sevilla, y ademas, á las dos provincias de Extremadura con las dos Castillas ¿Se comprende que pudiera concebirlo, quien estuviese dispuesto á interesarse en su construccion?

Este fué el primer pensamiento que significó á nuestra provincia la sociedad de la empresa del ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz. Despues, por las publicaciones de sus comisionados, hemos visto, que se ha fijado en la linea trasversal, y sus ingenieros, segun tenemos entendido, se hayan rectificando parte de sus estudios. Sin duda las personas de representacion y valer, por su riqueza é inteligencia, con quienes se haya entendido su comisionado en esta capital y demas pueblos de la provincia, debieron hacerle comprender lo desacertado de sus proyectos, y sus razones, debieron decidirla ha prestar su apoyo á la linea trasversal. El criterio de las personas de riqueza é inteligencia, debe tener gran fuerza de persuacion en esta clase de cuestiones.

Lo que extrañamos, es, que decidida esta empresa, á favor de esta linea, y con tan buena disposicion á fomentar por este medio, nuestros intereses provinciales, se haya desentendido del medio mas fácil que tenia á mano para lograrlo. ¿No sabia que por la ley de 18 de Junio de 1856 se podia prolongar la linea del valle del Guadiana, desde Mérida á Sevilla con el carácter de linea general? ¿No sabia que por el art. 3.º de esa ley, desde el mismo Mérida, se establecia un ramal por Cáceres á Alconétar sobre el Tajo? ¿No sabia que tanto la prolongacion á Sevilla como este ramal, formaban parte integrante de esta ley de concesion, y que se hallaban subvencionados con la cantidad de 240.000 rs. por kilómetro? Si tan vivo era el deseo de favorecer por este medio nuestros intereses ¿por qué no subastó este ramal? ¿Por qué no hizo tambien proposiciones á la prolongacion de Mérida á Sevilla? ¿No constituyen esta linea y ramal, mas de la mitad de la linea trasversal Bética-Extremeña? ¿No sigue exactamente el mismo trazado que se le ha marcado? ¿Por qué, pues, si desean su construccion no solicitaron que se subastasen? ¿No se hallaban ya muy avanzados ó concluidos sus estudios, cuando se subastó la linea de Ciudad Real á Badajoz?

Y hoy mismo, si se tiene interés por la construccion de esa linea ¿por qué no se solicita la construccion de la prolongacion de Mérida á Sevilla y la del ramal de Alconétar? ¿Por qué no se invita por este medio al Gobierno á que los subaste? Cuenta con la sancion de una ley; porque aunque esta fué modificada respecto al importe de la subvencion del trozo de Ciudad-Real á Badajoz, quedó vigente en todo lo demas; el Gobierno no puede negarse á su subvencion, cuando se le solicite con las formalidades legales ¿Por qué no se solicita, repetimos su concesion? ¿Por qué no abrazan todo el trayecto de la trasversal? Desde Sevilla á Alconétar ya tienela mas poderosa empresa para emplear sus fondos y entretenerse algunos años. Una vez en Alconétar, nada, ni nadie, podria impedir que avanzase hasta tocar con la del Norte por Plasencia y Béjar ¿Por qué, si tan buenos deseos le animan

á esta empresa respecto á su construccion, no ha intentado este medio? ¿No era el mas sencillo, el mas legal, y á la vez el mas esento de dificultades? ¿No tenia segura y garantida por la ley una de las mayores subvenciones? ¿Qué precision tenia de estimular la opinion de esta provincia á su favor? ¿Precisaba otra cosa que acercarse al Gobierno y solicitar su concesion mediante las formalidades legales? ¿No hubiera dado, en fin, á esta provincia, una prueba evidente de la sinceridad de sus deseos?

Y sin embargo, esta empresa, que tan solícita se nos anunció en su circular, por el fomento de nuestros intereses, proyectándonos ferro-carriles en todas direcciones, abandona, ó desecha este medio legal, y por consiguiente fácil, de llegar á construir la linea trasversal que hoy protege. Y en lugar de intentarlo por este camino esento de toda clase de dificultades, se mezcla en nuestras contiendas, sobre esta cuestion, estimula á los partidarios de la linea trasversal, manda comisionados al efecto, á nuestra provincia, toma parte en las polémicas, sobre las ventajas ó inconvenientes de la linea directa ó trasversal, fomenta por este medio nuestra division, y por último, fia sus esperanzas al éxito de una nueva ley, que naturalmente encontraria grandes dificultades, y aunque no las encontrara, no podria esperarse de ella una gran subvencion, por no tener el carácter de linea de servicio general. ¿Qué juicio debemos formar de las intenciones de una empresa que de tal manera se conduce en esta cuestion? ¿Debemos creer que la guia el interés de la construccion de la linea Extremeño-Castellana? Figémonos bien en la ocasion en que manifestó á la provincia su pensamiento; en los términos vagos é indeterminados de su famosa circular; como abandonó despues, su arranque de trazado de Trujillo, y se fijó en el de la linea trasversal; no olvidemos, tampoco, aquella célebre comunicacion, de uno de sus comisionados, en la que decia, que todas las personas de importancia en riquezas é inteligencia, apoyaban ó secundaban su pensamiento, dejando entrever que era el resultado de sus eficaces trabajos sobre la cuestion; y por último, el no haber solicitado la concesion de la linea y ramal ya citados, cuando tan fácil hubiera sido por este medio sacar á subasta la parte mas importante de esa linea trasversal. Todo esto nos convencerá, de una manera evidente, que la empresa de la linea de Ciudad-Real á Badajoz, lo que ha intentado al mezclarse en nuestra cuestion de ferro-carril, es el impedir á todo trance, por todos los medios, el que llegara á construirse la linea directa de Madrid á Lisboa por nuestra provincia. En esto es lo que debemos ver su interés.

Y si nos hallamos equivocados, tiene un medio fácil, á su alcance, de demostrarnos nuestro error. Que haga el depósito y solicite del Gobierno la construccion de esos ramales. Se hallan sancionados por una ley, subvencionados con una de las mayores subvenciones; siguen exactamente el trazado de la linea Extremeño-Castellana, es decir, de una gran linea trasversal de Norte á Sur de la Peninsula; se hallan hechos todos sus estudios; miden, tal vez, una distancia de mas de cincuenta leguas: cuentan con todo cuanto pudieran desear á ese objeto, hasta con la legalidad existente, que es siempre unas de las mayores dificultades en estas cuestiones. ¿A qué no solicitan la concesion? ¿A qué no escitan por este medio al Gobierno que los saque á subasta? ¿A qué no nos da esa empresa esta prueba de la sinceridad de sus deseos é intenciones?

CÁRLOS GODINEZ DE PAZ.

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

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO

Cáceres: 1861.—Imp. de los Sres. Bello, hermano y socio.