

# 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.

Sábado 24 de Agosto

de 1861.

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

Núm. 47.

## EL ECO DE EXTREMADURA.

Aunque el acertado juicio de nuestros pueblos sea una segura garantía, en la cuestión que vamos á tratar, de la firmeza de sus opiniones, creemos oportuno indicar aquí algo que destruya las aseveraciones inesectas, verdaderas últimamente por los mantenedores de la línea directa, para hacer que cunda en nuestra provincia la confianza que puede producir la desaparición de un peligro, hasta ahora reconocido por todos como una verdad incontestable.

Y nos creemos tanto más obligados á sostener la idea de ese peligro, cuanto ficticia consideramos su desaparición, presentada, y sofisticamente defendida, por nuestros enemigos en el debate de comunicaciones ferreas.

Una larga experiencia ha venido á demostrar toda la exactitud de lo que afirmábamos en nuestro editorial de 24 del mes anterior, y por lo que á los pueblos de Extremadura debemos, y por prevenir el daño que el más insignificante error puede ocasionar en este asunto, vamos á hacer algunas aclaraciones, que juzgamos innecesarias al confeccionar el referido escrito.

El artículo adicional de la ley general de ferro-carriles, publicada en 3 de Junio de 1855, dice así: *Las provincias y los pueblos inmediatamente interesados en la construcción de las líneas ya concedidas, contribuirán con la tercera parte de la subvención á estas otorgada.*

Es decir, que el gobierno no solo se propuso gravar en lo sucesivo á las provincias y los pueblos con la tercera parte de la subvención, sino que esta medida, de suyo justa, puesto que asocia la carga con el provecho, se estendió á las concesiones realizadas hasta la fecha de la ley (1). Tan justa era, que el Gobierno y las Cortes no vacilaron en darla, por un acto soberano, efecto retroactivo.

Para lo sucesivo, animado el Gobierno del mismo pensamiento, del pensamiento de imponer más carga á quien más beneficio recibía, consignó en la mencionada ley el artículo 9.º que dice: *Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de la línea, contribuirán con el Estado á la subvención ó abono de intereses en la proporción y en la forma que determine la ley de concesión.*

¿Y en qué proporción y en qué forma han determinado las leyes posteriores de concesión, la parte con que deben contribuir las provincias?

Es preciso distinguir las líneas de servicio particular y las de servicio general: en cuanto á las primeras, se han concedido sin subvención, así era natural, toda vez que el Estado

no debe acudir con los fondos públicos, que son de todos, al beneficio de algunas industrias particulares. De esta manera han sido autorizadas las construcciones entre otras líneas, de las siguientes: la de Aranjuez á las minas de Henarejos (2); la de las minas de Belmez y Espiel á las ventas de Alcolea (3) la de Tharsis á las minas de Odiel (4), y la de los montes de Triano á Bilbao (5).

Con respecto á las líneas de servicio general y de alguna extensión é importancia, concedidas con posterioridad al 3 de Junio, no sabemos de ninguna que, habiendo sido subvencionada por el Estado con mayor ó menor cantidad haya dejado de llevar á las provincias y pueblos interesados el gravamen de la tercera parte de subvención, el mismo que se impuso por el citado artículo á todas las concedidas con anterioridad á la ley general de ferro-carriles.

Así, pues, han sufrido ese gravamen las provincias cuyo territorio recorren las siguientes líneas: — de Almansa á Zaragoza, que goza de subvención de 240.000 rs. por kilómetro (6); de Barcelona á Zaragoza subvencionada con 80 millones (7); de Córdoba á Sevilla, ídem con 100.000 rs. por kilómetro (8); de Puerto Real á Cádiz, con 180.000 rs. por kilómetro, de los que pagará la tercera parte el ayuntamiento de Cádiz (9) de Madrid á Málaga, Mérida, Sevilla, Badajoz y la frontera portuguesa, con 240.000 rs. por kilómetro, que despues, en la seccion de Ciudad-Real á Badajoz, se ha aumentado á 300.000 rs. (10); de Madrid á Zaragoza con 240.000 rs. por kilómetro (11); de Valladolid á Burgos, que es la segunda seccion en la línea del Norte, con 1.300.000 rs. por legua (12); de Palencia á la Coruña, con una subvención por kilómetro desde 180.000 á 410.000 (13) rs. de Valencia á Tarragona, con 240.000 rs. por kilómetro (14), y de Zaragoza á Alsasúa con 330.000 rs. por kilómetro (15).

De modo que la subvención acordada para las líneas de servicio general, cuya concesión es anterior á la ley de ferro-carriles, se abona por el Estado y las provincias contribuyendo estas con la tercera parte; y las que han sido acordadas despues, se abonan por el Estado y las provincias, contribuyendo estas con la tercera parte.

Todas del propio modo.

Y siendo así, ¿podrán decirnos los sostenedores de las líneas trasversal y directa si han hallado algun medio para que la provincia de Cáceres, que pide 500 kilómetros de ferro-carril obtenga el privilegio de no pagar subvención?

Y si no hallan ese medio y quieren ambas

líneas, y las quieren con una subvención que baste á provocar licitadores, que no bajará, atendidos los accidentes del terreno y otras causas, de 300.000 rs. por kilómetro, sabrán decirnos dónde está la abundante mina de oro que ha de producirnos la renta anual de 3.000.000 de rs. necesarios para salir del apuro?

Así es como deben tratarse estas cuestiones; ante todo la verdad por amarga que sea. Más vale eso, que sembrar hoy ilusiones para coger mañana desengaños.

Los defensores de la vía directa, como buenos extremeños, presintiendo ya cuán pesada ha de ser esta carga, no quieren que se levante con el producto de la desamortización. En eso estamos conformes; no debe gastarse el patrimonio de los pueblos en subvencionar esta ó la otra línea, sino conservarse para las atenciones de los municipios. Por lo tanto, los defensores de la vía directa pueden llevar más allá su solicitud, aconsejando á los pueblos que retiren la oferta de la tercera parte del valor de los bienes vendidos, para subvención de la línea que defienden; y, en todo caso, influir con quien corresponda, para que el Gobierno rehuse su aprobación. Porque efectivamente, *el Estado se desprendería de la eminente tutela que sobre los pueblos ejerce, si hubiera de autorizar la conocida pérdida, que les acarrearía el empleo de su capital en esa clase de subvenciones ó ayuda que habrían de proporcionar á la empresa constructora.*

¿Pero son los mantenedores de la vía directa los que deben decir eso, y lanzar tan áspera censura contra el que propuso y recomendó á los pueblos, que destinasen la tercera parte de su patrimonio para la subvención de esa vía?

Y lo dicen cuando no ha muchos días se ha desmentido, oficialmente, la noticia de que el Gobierno hubiera desaprobado el expediente en que tales ofertas se consignan!

También afectan desconocer, qué ley, ó qué artículo de la ley de ferro carriles, prohíbe el paralelismo entre dos líneas. Contestaremos manifestando, que el Gobierno es árbitro de conceder dos ó más líneas dentro del territorio de una provincia, próximas ó distantes, siempre que no sean paralelas, siempre que no sean incompatibles. Esto lo dice una ley superior, una ley más alta que la de ferro-carriles; lo dice la ley del común sentido. Lo dice también la ley de 3 de Junio de 1855, en todos sus artículos, y hasta en el epígrafe, por que no sería ley de ferro-carriles, sino ley *contra los ferro-carriles*, la que autorizase el Gobierno para arruinar esta ó la otra línea, cuando lo tuviese por conveniente. Y cuidado que las leyes del común sentido, *recta ratio* que decían los antiguos, tienen una sanción tan elevada que nadie puede eludir su observancia.

¿Qué se diría del Gobierno español, que con tan amorosa solicitud y con tan esquisitos miramientos, á fuerza de reclamo, ha logrado atraer los capitales extranjeros para la construcción de vías ferreas, qué se diría, si por capricho, ó por deferencias á localidades determinadas, arruinara á una de nuestras nacionales empresas?

(1) En virtud de esta disposición, quedaron grava las con la tercera parte de subvención, las provincias interesadas en las líneas siguientes: Alar á Santander concedida por la ley de 8 de Marzo de 1855. — Almansa á Jativa, que lo fué por la ley de 3 de Mayo de 1855. — Barcelona á Mataró, id por la ley de 9 de Marzo de 1855. — Ocuellamos á Ciudad-Real, ídem por la ley de 9 de Marzo de 1855. — Madrid á Alcañete, ídem por ley de la misma fecha. — Sevilla á Andujar, ídem por la ley de 13 de Mayo de 1855. — Tarragona á Reus, ídem por la de 9 de Marzo del mismo año.

(1) Ley de 11 de Julio de 1856.  
(2) Idem de 18 de Junio de 1855.  
(3) Idem de 17 de Abril de 1859.  
(4) Idem de 9 de Junio de 1859.  
(5) Idem de 9 de Junio de 1856.  
(6) Idem de 6 de Julio de 1856.  
(7) Idem de 9 de Julio de 1856.  
(8) Idem de igual fecha.  
(9) Idem de 18 de Junio de 1856.  
(10) Idem de 15 de Enero de 1856.  
(11) Idem de 14 de Noviembre de 1855.  
(12) Idem de 24 de Abril de 1859.  
(13) Idem de 9 de Julio de 1855.  
(14) Idem de 11 de Junio de 1856.

¿Puede esto hacerlo ningún gobierno, que lleve la buena fé por norma de sus actos?

¿Puede mucho menos hacerlo el Gobierno español?

¿Y dá grandes pruebas de patriotismo el que arrastrado por intereses pequeños. le pide todos los días que de un solo golpe acabe con el crédito de nuestros ferro-carriles?

Mediten los defensores de la línea directa sobre lo que hay de imposible y absurdo en esa opinion; mediten bien, y conocerán al fin la necesidad imprescindible de abandonar su desprestigiada idea.

Tenemos una singular satisfaccion en insertar el siguiente artículo con que nos ha favorecido el Sr. D. Rafael Gonzalez. Mucho celebramos que en las brillantes razones con que el distinguido diputado del distrito de Granada contesta al Sr. Godinez, encuentren tan poderoso apoyo las que nosotros hemos emitido en la cuestion de líneas ferreas de esta provincia.

### Ferro-carril Extremeño-Castellano.

Tenia, como el Sr. Godinez de Paz, el propósito de callar por ahora, fatigado como estaba de nuestra ruidosa polémica sobre las ventajas relativas y absolutas de los dos proyectos de ferro-carril.

El ilustrado defensor de la línea directa ha vuelto al debate, á impulsos de un sentimiento laudable; el de la caridad, nunca tan noble y tan santo como cuando le ejercemos con el mas perfecto desinterés en pró de nuestros adversarios.

Convengo en que bien necesitaba de este nuevo apoyo la línea transversal, maltratada y comprometida por sus valedores y patronos, hasta el punto de excitar lástima y compasion en las almas sensibles; y en tal concepto rompo el silencio, sin mas objeto que el de dar al Sr. Godinez un público testimonio de reconocimiento por el auxilio tan eficaz que viene ofreciendo á aquella serie de espirales contrapuestas, que hemos bautizado con el pretencioso nombre de ferro-carril Extremeño-Castellano.

Bien considerado, el Sr. Godinez tiene razon: en la línea transversal todo es grande menos su defensa. Yo mismo, si pudiera, empezaria por suprimir la serie de artículos que he tenido la jmodestia de dar á luz en El Eco de Extremadura, seguro de que el proyecto nada perderia con ello.

Pero no puedo decir otro tanto de la línea directa internacional. Quitense algunos actos, que no es del caso examinar; suprimanse los artículos del Sr. Godinez, y al punto desaparece la ilusion, y no queda nada. Todo su mérito consiste en el que ha sabido prestarle el escritor, el artista. Tan cierto es esto, que yo no puedo acostumbrarme á considerar ese camino, sino como obra puramente literaria, y de no escasa valia en tal concepto. Así pues, la línea transversal se hará en toda su prolongacion, desde Santander á Cadiz; y cuando rueden las locomotoras, y corran los trenes por los dilatados campos de esta provincia, nadie se acordará de mis pobres artículos; pero en cambio el ferro-carril directo, internacional, obra del Sr. Godinez, podrá colocarse con estimacion en todas las librerías del Reino.

No creo haber dicho nunca que la línea transversal sea incompatible con la directa; antes bien tengo la conviccion de que una y otra podrían prestarse mútuo auxilio.

Nadie que yo sepa de cuantos con mas títulos é ilustracion que el autor de este artículo han salido al debate en apoyo del ferro-carril Extremeño-Castellano, ha invocado esa incompatibilidad: todos sabemos que la llamada línea directa de Madrid á Lisboa es incompatible con la del Guadiana: á algunos que lo ignoraban se ha encargado al Sr. Godinez de probárselo, cuando en una larga serie de artículos ha pretendido demostrar las ganancias que reportaria el comercio internacional abandonando el valle del Guadiana por el del Tajo: todos miramos con inquietud la suerte que aguarda á una vía férrea limitada al transporte de Cáceres á Madrid por Trujillo y Talavera, construida prematuramente, dado que tropezando con obstáculos legales, ó de otro género, no pueda pasar mas allá de nuestra capital, ó atravesar la frontera portuguesa. Pero repito que nadie ha proporcionado ocasion al Sr. Godinez para demostrar lo que todos sabemos: que el ferro-carril directo, por Talavera á Madrid, no puede disputar al Extremeño-Castellano la esclusiva del transporte entre las provincias de Andalucía y las de Castilla la Vieja.

¿Cómo se explica, pues, el estado de lucha en que nos hallamos por desgracia?

Para contestar satisfactoriamente á esta pregunta preciso sería dirigir una ojeada retrospectiva á ciertos hechos, que no son muy antiguos, que están presentes en la memoria de todos; pero que ya de derecho pertenecen á la historia. Esos hechos pasaron; yo no los recordaré: las circunstancias han cambiado algo, han mejorado. Si algún Municipio se permitiera exponer en términos respetuosos y dignos las ventajas de la línea transversal sobre la directa, no se le diría ya que tenia falta de patriotismo: no se dirá en adelante que son alarmistas los que por medio de comunicaciones, ajenas al dominio público, avisan á sus amigos de la capital del proyecto, que existe acogido y patrocinado por personas dignas é influyentes, de alterar el trazado de la línea transversal, llevándole por las inmediaciones de Trujillo, á una respetable distancia de Cáceres, y las excitan á mirar por sus intereses, que son al propio tiempo los de toda la provincia. También es lícito creer que nadie se obstinará en llevar otra vez á la aprobacion del Gobierno, el expediente, que sin ella ha sido devuelto, sobre cesion del 80 por 100 de propios para invertirlo en acciones ú obligaciones, y gastarlo en subvencion de la línea Trujillana: expediente que yo no me propongo examinar ni calificar ahora; pero que de seguro tendria el triste privilegio de recrudecer la lucha, y hacer interminables nuestras discordias.

Así podremos ir removiendo y apartando tantos motivos de division, y traer este grave asunto al terreno de las discusiones fructuosas y tranquilas. En ese terreno precisamente voy á tener la hora de contestar al artículo del Sr. Godinez de Paz, inserto en El Eco de Extremadura correspondiente al 24 de Julio.

Ya he dicho que los defensores de la línea Extremeño-Castellana no la consideramos incompatible con la directa de Cáceres á Madrid por Talavera. Lo confesamos con ese espíritu de imparcialidad que hemos traído al debate: las dos líneas podrían construirse y explotarse en beneficio de esta provincia, si ambas fueran posibles á la vez, es decir, si alguna de ellas no tropezara con obstáculos que impiden su construccion. Pero ese mismo espíritu de imparcialidad que nos guía, y de que con harta justicia podemos hacer alarde, nos pone en el caso de confesar tambien, que la línea directa, internacional, de Madrid á Lisboa, por la cuenca del Tajo, es hoy, y lo será en mucho tiempo, incompatible, absolutamente incompatible, con la del Valle del Guadiana. Esta verdad la ha puesto de relieve el Sr. Godinez en sus artículos; y lo ha hecho con tanta viveza, que si no me engaño profetizó la próxima é inevitable muerte del ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz al simple anuncio de la nueva vía internacional que intenta construir. Demodo que la empresa del Guadiana tiene ya eso adelantado, y no es poco, para demostrar ante el Gobierno y las Cortes la incompatibilidad de ambas líneas. Con citar y leer sus artículos basta y sobra para hacer imposible la concesion de esa nueva vía internacional, que el Sr. Godinez promueve con tanto talento, y tan poca fortuna.

No podemos nosotros asociarnos al Sr. Godinez en la campaña que ha emprendido contra la línea de Ciudad-Real á Badajoz. Antes que extremeños somos españoles, y nos duele como tales, todo aquello que venga en detrimento de los intereses generales del país. ¿Qué ganaria la provincia de Cáceres con poner obstáculos á la egecucion del ferro-carril del Guadiana? Ese ferro-carril es extremeño tambien: algunos de nuestros distritos, como Logrosan y Valencia de Alcántara, serán servidos por esa línea mejor, y

mas directamente, que por cualquiera otra que despues pudiera construirse. La provincia de Cáceres no ganaria nada, y la Nacion, que está mas alta que la provincia, perderia mucho; porque el día en que se consumara la ruina de la Empresa constructora, los capitales, de suyo tímidos y recelosos, buscarian colocaciones mas seguras, y sería imposible la construccion de ferro-carriles en España.

Pero no todos los promovedores de la línea directa llevan el pensamiento tan alto como el señor Godinez. Algunos, se limitan á proponer un ferro-carril de Cáceres á Talavera, como base de la línea que debe ponernos en comunicacion con Madrid.

La oposicion que nosotros hemos hecho á ese proyecto reconoce los siguientes motivos.

1.º Que el movimiento comercial entre Cáceres y Madrid, considerados como puntos extremos del camino que intenta construirse, es por ahora, insuficiente para asegurar la existencia y cubrir los gastos, tan crecidos, de una vía férrea.

2.º Que el trazado por Trujillo y Naval Moral sirve y beneficia únicamente los intereses de tres distritos, sacrificando á ellos los de toda la provincia.

3.º Que ese trazado, siendo el mas estéril, es tambien el mas costoso, efecto de las colosales obras de fábrica que deben construirse sobre el Tajo y Almonte.

4.º Que siendo tan estéril y costoso, se ha pretendido invertir en él todo el producto de la desamortizacion, consumiéndose un capital que los pueblos han menester para cubrir las cargas municipales.

5.º Que ese ramal entre Cáceres y Talavera tiene la estraña pretension de disputar la primacia á la gran línea Extremeño-Castellana.

6.º Que viene haciéndose costumbre, conforme á la ley de 5 de Junio de 1855, (1) el que las provincias y pueblos inmediatamente interesados en la construccion de las líneas férreas, contribuyan con la tercera parte de la subvencion á estas otorgada. Este gravámen se distribuye cargando á cada provincia la parte de subvencion que la corresponda con arreglo á los kilómetros que de su territorio recorra la línea, y habida consideracion al término medio de su riqueza respectiva por legua cuadrada. (2) En tal supuesto, y considerando que ninguna de las dos líneas podrá construirse sin una subvencion crecida, que no bajará probablemente de 500.000 rs. por kilómetro, no hallamos por ahora recursos para acometer la construccion de ambas á la vez, y antes de imponer á la provincia una carga superior á sus fuerzas, tomamos consejos de la prudencia, y nos resignamos á solicitar la concesion de una sola, de aquella que mejor sirve los intereses del país, y mayores probabilidades cuenta de realizarse, es decir, de la Extremeño-Castellana.

No por eso se entienda que hemos de hacer una oposicion sistemática al ferro-carril de Cáceres á Talavera; el que tal piense calumnia nuestras intenciones, suponiéndonos animados de un sentimiento de hostilidad á ciertos distritos, que estamos muy lejos de abrigar.

Los motivos que hoy nos obligan á rehusarle

(1) Artículo adicional de dicha ley, que impone este gravámen á todas las provincias interesadas en las líneas concedidas hasta el 3 de Junio de 1855.

(2) Para que no haya duda respecto al modo y forma en que las provincias contribuyen á la subvencion de los ferro-carriles que cruzan su territorio, transcribimos á continuación los artículos 5.º y 6.º de la ley de 9 de Julio de 1856 en que se autoriza al Gobierno para otorgar á los Sres. A. y C. la línea de Aímansa á Tarragona, advirtiéndole que en todas las concesiones posteriores se copian sustancial ó literalmente esos artículos.

«Artículo 5.º Las provincias que recorra el ferro-carril costearán la tercera parte de subvencion, que distribuirán entre sí, cargando á cada una con arreglo á los kilómetros que de su territorio atraviese la línea y habida consideracion al término medio de su riqueza por legua cuadrada.»

«Para la apreciacion de la riqueza de cada una de las provincias beneficiadas inmediatamente por el ferro-carril servirá de tipo el actual de la contribucion territorial combinado con el de la industria.»

«Artículo 6.º La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado, á quien reintegrará cada provincia á medida que se vayan poniendo en explotacion los trozos de la línea que en su territorio se construyeren. Con este objeto incluirá cada provincia en su presupuesto como gasto obligatorio de un año, lo que le corresponda de lo que el Gobierno haya adelantado por este concepto en el anterior.»

nuestro apoyo podían ir desapareciendo con el tiempo. El transporte de mercancías en esa dirección será mayor cuando la línea transversal desarrolle la industria y todos los elementos de prosperidad que la provincia encierra en su fecundo seno. Si para entonces Talavera de la Reina y su fertilísima comarca ha logrado ponerse en comunicación con Madrid, ya sea directamente, ya empalmado con el ferrocarril de Toledo á Castillejos; ¿por qué habíamos de oponernos á que un ramal, desprendido en las inmediaciones de Plasencia de la vía férrea transversal, atravesando el partido de Naval Moral y aproximándose á la hermosa y rica Vera, llevase á Talavera y Madrid nuestros productos? Ese ramal, que en parte satisface las aspiraciones del Sr. Godínez, promovido en tiempo y sazón, no tropezaría con grandes dificultades: el terreno es perfectamente llano; las maderas de construcción abundan en él: en una extensión de 24 leguas no se encuentra mas que un río, el Tietar: tiene á su favor la ley de 9 de Julio de 1856: le damos construídos 78 kilómetros para llegar hasta Cáceres, es decir salvadas las dificultades que ofrece el paso del Tajo.

Vea, pues, el Sr. Godínez como yo también correspondo á la fineza y galantería con que ha venido ofreciéndonos su apoyo para el ferrocarril Extremeño-Castellano, proponiendo el único medio que puede facilitar en su día la construcción de la línea directa.

RAFAEL GONZALEZ.

Coria 12 de Agosto de 1861.

La refutación que hicimos en nuestro número 43 de la hoja volante dada á luz en Trujillo en 13 del mes anterior, ha motivado, en 13 del corriente, la publicación de otra hoja, que firman ocho vecinos de aquella ciudad.

Al contestar el primero de esos artículos, nos despedimos de los firmantes de Trujillo diciéndoles, que nunca volveríamos á descender á cuestiones que llevaran el odioso sello de las personalidades. Contábamos al decir esto, con que los señores firmantes, reparando su lamentable desliz, si de nuevo se ocupaban de nosotros, lo harían oponiendo la razón á la razón, la luz á la luz, la verdad á la verdad.

Y por cierto que al pensar así, nos equivocamos dos veces: la primera, porque no siendo la razón de la verdad, la luz de la verdad, la verdad misma, más que una sola, y estando esta de nuestra parte, mal han podido oponérnosla los firmantes de Trujillo; la segunda porque en el temperamento de estos señores, cuando las razones faltan, cabe el adoptar recursos... que á nosotros nos están prohibidos por temperamento y por educación.

Estas breves palabras darán á nuestros lectores la convicción íntima, de que si bien quebrantamos la promesa de no entrar en cuestiones personales, lo hacemos estrechados por el irritante escrito, que solo una intención dañada pudo dictar. Es decir, que contestamos únicamente para demostrar á los firmantes de la hoja suelta, que, si abandonan el terreno de la razón, nos hallamos dispuestos á seguirlos al terreno que nos designen.

Las inesactitudes que con una pasmosa audacia se estampan en el papel que nos ocupa, no merecen los honores de la refutación. Allí se terjiversa el espíritu de las leyes; se suponen más de una vez hechos enteramente falsos, y por último, se insulta, no á los pocos sostenedores de la línea férrea Extremeño-Castellana, que existen en esta capital, sino al inmenso número de personas que, apreciando en su justo valor las necesidades de esta provincia, se han lanzado á la defensa de esa vía, exponiendo sus razonables ideas á la consideración del Gobierno de S. M. En el número de las personas á quienes se ofende, figuramos nosotros en primer término.

No queremos que nuestros lectores, desconociendo tal vez la hoja de Trujillo, presuman que abultamos los hechos y los desfigu-

ramos, dándoles proporciones de que carecen: las líneas que insertamos á continuación, bastan para hacer la apolojía del nuevo parto de los defensores de la vía directa.

«Si nuestra dignidad, dice, consintiese abrir una polémica personal y sostenerla con el director de EL ECO DE EXTREMADURA, etc.»

¿Qué significan esas despreciables palabras? ¿Quién ha dicho á los firmantes de Trujillo, que nosotros nos rebajaríamos hasta aceptar de ellos la clase de polémica personal de que hablan?

¿Quién ha sido entre nosotros el primero en tocar esas cuestiones personales?

Lo que los firmantes de la hoja ignoran, y nosotros nos hallamos en el caso de enseñarles, es, (perdónese lo vulgar del concepto) que con la dignidad que sobra al director de EL ECO, habrían ellos tenido la suficiente para escribir con más decoro y menos impudencia de la que últimamente han usado.

Bien considerado, los firmantes de Trujillo no merecen ni la contestación que les damos. Hombres que incurren á cada paso en una grave contradicción; que cada día piensan de un modo distinto; que hoy juzgan hacedero y hasta conveniente lo que rechazaban ayer; hombres, en fin, que aseguran no poder entrar con nosotros en polémicas, cuando solo para contestarnos publican una hoja suelta, no son dignos (ahora creemos oportuna la palabra), no son dignos de medirse con nosotros en este debate.

En ninguna cuestión nos hemos tenido hasta el día por infalibles; pero los firmantes de Trujillo, en la de líneas ferreas de esta provincia, van consiguiendo acabar con nuestra modestia. Cuando se trata de cerrar el paso á la razón, para luchar con quien reta pidiendo razones, estas deben estar muy lejos del que las olvida.

Vengan, pues, los firmantes de Trujillo con mejores armas de las que han empleado hasta aquí, y nos hallarán prontos á discutir mesurada y decorosamente: si no poseen esas armas, guarden silencio, como han prometido, y por lo que así propios y al público deben, preséntense menos mezquinos, y revestidos de la templanza precisa para evitar el desprecio ó la compasión de los hombres sensatos que los oyen.

El Ayuntamiento de la ciudad de Mérida ha elevado al Ministerio de Fomento la siguiente notable exposición, que ha visto la luz pública en *El Eco de Badajoz*, en *La Andalucía* y en *La Gaceta de los Caminos de Hierro*.

Dice así:

#### EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO.

El ayuntamiento de la ciudad de Mérida, provincia de Badajoz, á V. E. con la mayor consideración expone: Que las cuestiones que se agitan en la inmediata provincia de Cáceres con motivo de sus diversos trazados de vías férreas, son de tanta gravedad y trascendencia, y afectan tan directamente los intereses generales de la nación, y con especialidad los del territorio extremeño, que la corporación que suscribe, haciéndose fiel intérprete de los deseos y sentimientos que animan á sus administrados, no puede prescindir de elevar su humilde voz á V. E. en un asunto de tan inmensa importancia.

El gobierno de S. M. y las Cortes del reino con todo el detenimiento y profundo estudio que requieren las graves cuestiones administrativas, se han ocupado en diferentes épocas de la dirección que debía darse al ferrocarril que uniese á nuestra patria con el vecino reino Lusitano, y en su alta sabiduría han decidido que esta importante vía internacional haya de seguir desde Ciudad-Real á Badajoz la cuenca del Guadiana, con preferencia á la del Tajo, por estar con usura compensada la mayor longitud de la

primera, con el mayor costo y las condiciones menos favorables que ofrecía la segunda.

No obstante esto, un corto número de personas, sumamente respetables, si por su carácter y representación social, pero que no fija su consideración en las infinitas y graves complicaciones que van envueltas en su inaceptable pensamiento, está gestionando y se dispone á solicitar seriamente, que se conceda autorización para construir desde la capital de España otra línea de ferrocarril á Portugal, pasando por Talavera de la Reina, Trujillo y Cáceres; es decir, llevando una dirección casi paralela á la del camino de hierro de Ciudad-Real á Badajoz, cuyas obras se inauguraron á principios del año próximo pasado.

Una idea de esta especie, Excmo. Sr., ni bajo el punto de vista legal, ni bajo el aspecto económico, ni bajo ninguna consideración política, puede ser aplaudida en las presentes circunstancias, ni mucho menos patrocinada por el gobierno de la nación, el cual, atento siempre á sus sagrados é imprescindibles deberes, tiene que defender con energía los intereses generales del país, por mas que no se armonicen con los de ciertas y determinadas localidades.

Se pretende, pues, Excmo. Sr., la derogación implícita de las leyes de 18 de junio de 1856, de 2 de julio de 1857, y 27 de abril de 1859, que autorizaron la construcción de la línea de Ciudad-Real á Badajoz, y V. E. comprende bien que el poder legislativo que á tanto se atreviese, se cubriría de eterno desprestigio; porque si es cierto que las leyes no podrían llenar en la sociedad su misión salvadora, si tuvieran un carácter de perpetuidad, que no es posible reconocer, es exacto también que las disposiciones legales no pueden alterarse á cada momento declarando y reconociendo opuestos principios, sin introducir en los pueblos el peor género de revoluciones y la mas funesta de todas las anarquias.

Se quiere también labrar la ruina de una empresa que escudada en la ley, y bajo la garantía del solemne contrato que con el gobierno celebrara, ha invertido ya cuantiosos capitales en la línea de Ciudad-Real á Badajoz. Pero esto no es posible. No lo sería en ninguna nación culta, y mucho menos en la española, en que, hasta el último de sus individuos, sabe el respeto que se merece la santidad de los pactos. ¡Y pobre del país en que tan terrible precedente se consignara! Los grandes capitales huirían siempre de la atmósfera oficial, y el gobierno del Estado, no hallaría jamás quien depositase en él su confianza, imposibilitándose por consiguiente las grandes obras públicas, cerrándose la puerta á todo elemento de progreso, y haciéndose absolutamente ineficaz la gestión de los negocios administrativos.

Se aspira asimismo á destruir los derechos creados, los legítimos intereses adquiridos, en muchas poblaciones bajo la égida de las tres citadas leyes, y esto, que sería altamente injusto y nada arreglado á la moral, causaría, en aquellas una indescriptible perturbación, y las mas graves y deplorables consecuencias.

Y todo, ¿para qué? Para disminuir en algunos kilómetros la distancia de Madrid á Lisboa.

Demasiado conoce la corporación que suscribe lo precioso que es el tiempo, y lo que valen la celeridad y economía de los transportes; pero esta razón que, hasta cierto punto, podría ser atendible en una época, al parecer, todavía lejána, no es ahora suficiente para que en una nación como la nuestra se sacrifiquen centenares de millones llevando á Portugal dos ferrocarriles paralelos y á insignificante distancia uno de otro, destinados á hostilizarse y destruirse mutuamente.

Acaso llegue un día en que las condiciones de los dos pueblos de la península ibérica se hayan modificado tan radical y ventajosamente, que no sea un absurdo pensar en el paralelismo de sus vías ferreas. Cuando esto suceda, y no haya el peligro que hoy existe de vulnerar en alto grado derechos é intereses respetables, proyectese y decidase, con maduro examen, lo que se crea conveniente; pero en las circunstancias en que se encuentran ambos países, sería muy impolítico y hasta violento intentar esa doble línea de caminos de hierro que tantos y tan enormes dispendios habria de originar á

nuestra patria, sin proporcionarle la debida compensacion.

Afortunadamente, Excmo. Sr., no es el pensamiento de una linea directa á Portugal el que absorbe la atencion de los cacereños. Lo que la inmensa mayoría de estos desea en realidad, lo que pide con fervorosas súplicas, y lo que indispensablemente necesita, es, poverse en rápida comunicacion con Castilla y Andalucía, puntos extremos de la natural y tradicional corriente de su comercio.

El ferro-carril que partiendo de la estacion mas conveniente de Madrid al Norte, y pasando por Salamanca, Béjar, Plasencia, Cáceres y Mérida termine en las orillas del Guadalquivir, ese es el que interesa real y positivamente á la provincia de Cáceres, y el que enlaza en un interés comun á las de Galicia, Castilla, Extremadura y Andalucía.

En un documento de esta clase, es imposible, Excmo. Sr., alegar las razones que recomiendan alta y poderosamente el pensamiento que acaba de enunciarse. Baste decir á V. E. que desde la época de la dominacion romana hasta nuestros dias, el trayecto indicado ha sido uno de los caminos mas concurridos de España: que las dificultades topográficas que ofrece para ser convertido en una via ferrea, no son seguramente mayores ni quizá tan grandes como las que ofrecería la linea inaceptable de Madrid á Portugal, por Talavera y Trujillo: que las muchas provincias interesadas en aquel importante proyecto, están anhelando contribuir á su ejecucion con todos sus recursos pecuniarios, que no son, por cierto, de escasa entidad: que una parte de las mas esenciales de la via, la constituye el ferro-carril *belico-extremeño*, autorizado por la ley, subvencionado por el Estado y por las diputaciones provinciales de Sevilla y Badajoz, y cuya subasta debe anunciarse inmediatamente en el periódico oficial; y por último, que puesta en conivacion la linea transversal *extremeño-castellana* con la de Madrid al Norte y de Ciudad-Real á Lisboa por Badajoz, no solo satisfaría amplia y cumplidamente las necesidades de las provincias arriba citadas, sino que llegaría á ser dentro de pocos años el centro del magnifico camino de hierro que empezando en el importante puerto de Vigo, debe seguir directamente hasta los muros de Cádiz.

En su virtud y conciliándose los intereses generales de la nacion con los particulares de varias provincias que son, indudablemente, de las mas ricas y productoras de España, el ayuntamiento que suscribe.

Suplica á V. E. se sirva conceder todo el apoyo que le permitan sus atribuciones al proyecto de ferro-carril *extremeño-castellano*, desestimando al propio tiempo las pretensiones que puedan lastimar los derechos é intereses creados en favor de la linea internacional de Ciudad-Real á Badajoz = Mérida 22 de Julio de 1861. = Excelentísimo Sr. = El alcalde presidente, Vicente Crespo Leal. = El primer teniente, Joaquin Perez. = El segundo teniente, Manuel Gundin. = Los rejidores, Rafael Pulido y Gonzalez, José Garcia Gonzalez, Felix Pablo, Pedro Melgares, Manuel de Bartolomé Diaz, Ildefonso Roman Gomez, Juan Frailé, José Perez Martinez, Antonio Merino, Secretario.

## GACETILLA.

**Toros.** Ayer se anunciaron oficialmente las corridas que, como dijimos en nuestro número anterior, deberán celebrarse en los dias 1 y 2 del próximo Setiembre. Las noticias que últimamente hemos recibido del famoso diestro Dominguez, corresponden á la justa reputacion que goza de regenerador del arte taurinaquico. Entre los banderilleros, figura el célebre *Bocanegra*, verdadera notabilidad en la suerte á que se dedica, pues la ha perfeccionado tanto como el conocido *Gordito* y ejecuta como este el difícil salto de la garrocha: y el maravilloso *cambio*, que tantos aplausos ha logrado arrancar de todos los inteligentes. Otros lidiadores, no menos conocidos y ponderados, componen la cuadrilla que en la seccion correspondiente dejamos anunciada. Sabemos además, que los toros que deben jugarse se encuentran en muy buen estado, y prometen ser dignos sostene-

dores del gran crédito que hace muchos años distingue á sus respectivas ganaderias. Vistasas moñas y banderillas de caprichosos juguetes, redoblarán el número de suertes que más animacion prestan á esta clase de espectáculos. El movimiento que se observa en la capital, desde que se supo la llegada de la empresa, anuncia que en los dias de corridas asistirá á la plaza una concurrencia verdaderamente extraordinaria.

**ESCLAMACION DE UN FEO.** Mi padre feo = mi madre fea = mi hermana... basta = Maldita sea = toda mi casta!

**TEATRO.** La compañía dramática continúa haciendo los mas laudables esfuerzos por obtener las simpatias del público. Este recibirá los actores con espresivas muestras de agrado, y asiste con infatigable constancia á cuantas representaciones se anuncian por la empresa. Para los dias en que deben celebrarse las corridas de toros, sabemos que se prepara la ejecucion, de las obras más escogidas del repertorio de esta compañía, y los bailes más diver-

tidos de los que con tanto acierto dirige el señor Giron. Puesto que tanto se procura complacer al público, ¿porqué la Srta. Rosas no repite en esos dias la comedia titulada *La Piel del diablo*, que tan bien supo desempeñar y que tanto gustó en su primera representacion?

**ESCENAS DE CALLE.** Diálogo entre un municipal y unos ciudadanos sentados en corro á las puertas de la calle.

Municipal. ¿Por que no se quitan VV. de la losa? no ven que incomodan al que pasa?

Ciudadano. Porque no nos dá la gana.

Municipal. Vaya, buenas noches.

Por todo lo no firmado,

El Secretario de la redaccion,

MANUEL MUÑOZ BELLO.

## SECCION DE ANUNCIOS.

### MANUAL

del Profesorado de Instruccion Primaria Elemental y Superior,  
Por Don Francisco Nard.

Libro de recuerdo para los Profesores y aspirantes al Profesorado de instruccion primaria, y de estudio para los niños. Un tomo en 4.º de mas de 600 págs. edicion estereotípica, con 205 láminas, un cuadro del sistema solar además de las que espresa el indice, y el mapamundi y de España.

#### Indice de materias.

Exámen oral.	Idem de Química, con igual aplicacion.
Lectura.	Idem de historia natural, aplicadas á las artes y á la economia doméstica.
Escritura.	Idem de agricultura.
Religion y moral religiosa.	Gimnástica.
Cronologia de la historia Sagrada.	Nociones de retórica, poética y literatura española.
Aritmética.	Historia universal—Antigua—de la edad media—de la moderna de España.
Sistema métrico y su tabla.	Cronologia de España.
Geometria.	Cinco cuadros Sinópticos de Historia.
Dibujo lineal.	Cuadro Estadístico de España.
Geografía.	
Nociones de Algebra.	
Idem de Física aplicadas á los usos mas comunes de la vida.	

Se vende á 16 rs. en Madrid en el establecimiento de Mellado, y á 19 en provincias por sus comisionados.

## PLAZA DE TOROS DE CACERES.

Se ejecutarán dos famosas corridas de toros, en los dias 1.º y 2.º del mes de Setiembre de 1861.

**PRIMERA TARDE.** Se lidiarán seis hermosos toros de la acreditada ganaderia del Sr. D. Ramon Romero Balmaseda, de Sevilla.

**SEGUNDA TARDE.** Seis de la ganaderia del canónigo D. Diego Hidalgo Barquero, tambien vecino de Sevilla. Tanto estos como los anteriores son todos de seis años y escogidos por su buen trapío, antecedentes de tiento y excelente armadura.

Habrán vistosas moñas de gran lujo para que los diestros luzcan su agilidad en el quite.

**ESPADAS.** Los célebres MANUEL DOMINGUEZ de Sevilla, y JOSE PONCE de Cádiz, que matarán alternando. Sobresaliente de espada MANUEL FUENTES BOCANEGRA, con obligacion de banderillero.

**PICADORES.** Manuel Ceballos, de Sevilla. Antonio Calderon, de Alcalá de Guadaíra. Antonio Sanchez, de Sevilla, y José Calderon, de Alcalá de Guadaíra.

**BANDERILLEROS.** Los célebres Nicolás Baro y Francisco Aragon, ambos de Chiclana, y de la cuadrilla del famoso y desgraciado José Redondo, (el Chiclanero). Manuel Fuentes Bocanegra, de Córdoba, único que ha hecho la suerte del *Cambio* á imitacion del *Gordito*. Victoriano Alarcon, el (el Cabo), Gabriel Caballero, de Madrid y Manuel Perez de Sevilla.

El célebre Bocanegra dará el salto de la Garrocha.

**NOTAS.** Si alguno de los lidiadores anunciados se inutiliza, no podrá el público exigir otros. Siguen las prevenciones de los años anteriores, para el buen orden y gobierno de la plaza.

No se darán contrasenas, ni se recibirá dinero en las puertas. Toda persona que se presente con billete ilegítimo, será detenido y puesto á disposicion de la autoridad.

La plaza se abrirá á las dos y las corridas empezarán á las cuatro en punto.

#### PRECIOS DE LAS LOCALIDADES.

No obstante los cuantiosos gastos que la Empresa ha verificado, ha determinado en vez de aumentarlos como le era casi indispensable, hacer alguna rebaja en la parte posible á los del año anterior.

Palcos con doce entradas de sombra, 160 rs.—Id. de sol 80.—Entradas á los palcos por asientos, sombra 16, idem de sol 8.—Respaldo de gradas cubiertas, sombra 16, id. de sol 8.—Delanteros de gradas cubiertas, sombra 16, idem de sol 8.—Sillon, sombra 16, idem de sol 8.—Delanteros de sillón, sombra 10.—Barrera, sombra 20, id. de sol 8.

—Balcónillos de tendido, sombra 12, contrabarrera, sombra 10.—Centro de tendidos, sombra 8, idem de sol 6.

—Los Sres. que gusten abonarse por las dos corridas, podrán hacerlo en la posada de D. Patricio Bárcenas, calle de Pintores, y los billetes se recogerán la vispera de la primera funcion en los despachos que se establecerán en los sitios de costumbre.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

Cáceres: 1861.—Imp. de los Sres. Bello, hermanos y socios