

HOJA LITERARIA

Director: D. L. de Castro y Sardiña.

Literatura y arte.

Nada más novelesco que el comienzo de la vida del virtuoso presbítero y notable compositor D. Miguel Hilarion Eslava y Elísondo, nacido en Barlada, pueblito situado a un cuarto de legua de Pamplona, el día 21 de Octubre de 1807.

Una circunstancia de cosas que parecen providenciales fué causa de que siendo aún niño, sus padres le dedicaron a la carrera de la música. Bañábase un día con otros muchachos en el pequeño río que pasaba cercano a su pueblo natal, cuando acertó a pasar por aquel mismo sitio el rector del colegio de niños de coros ó infantes de la Catedral de Pamplona, el cual iba buscando un sitio apropiado para que se bañasen dichos niños. Detúvose el rector en un momento a ver á los pequeños bañistas, y habiéndoles preguntado si allí había mucha agua, el niño Eslava, sumergiéndose volvió á parecer sobre la superficie del río, y con voz argentina y pura le respondió:—Si, señora aquí hay mucha agua... aquí no hay pié.—Llamó la atención al rector el timbre claro y sonoro de las palabras de aquel niño, que cual una ondina había salido del agua haciendo resonar el valle con el eco penetrante de su voz; y habiéndole llamado, le pregunta si sabía leer.—Si, señor,—exclamó con gran viveza. Se leer, se escribir y contar.—¿Quiéres ser niño de coro?—Si señor... ¡Y todo lo que usted quiera!—Preguntóle quienes eran sus padres y en donde vivían, y habiendo hablado con ellos, convinieron con el rector que el niño se trasladaría á Pamplona para entrar como infante en el colegio de la Catedral.

Eslava tenía 8 años cuando cupo en la Catedral de Pamplona su plaza de niño de coro é infantil, y en ella permaneció y estudió solfeo, piano y órgano, hasta que la guerra civil que estalló en España y trajo el horroroso sitio de Pamplona en 1823 le obligó á suspender sus estudios y abandonar el colegio de infantes. Terminado el expresado sitio, Eslava se dedicó al estudio del violín, violoncello y contrabajo, obteniendo una plaza en la catedral con obligación de tocar algunos de estos instrumentos. A los 19 años de edad, preparábase para hacer oposición á la plaza de organista de Faloe, cuando recibió y aceptó plaza igual de la Colégiata de Roncesvalle.

Sus composiciones eran ya muy estimadas dentro y fuera de la Catedral por su perfección y originalidad, cualidad que presidió siempre en todas sus obras. Entre las que más celebridad alcanzaron, merecen citarse un motete de 8 voces para orquesta y órgano. El organista, sorprendido de la belleza de la composición, y no pudiendo imaginar que obra tan acabada fuese parto de un joven de su edad, solía decirle: Oh! Esa no es obra humana... El dedo de Dios ha estado ahí: *digitus Dei est hic*.

Por los años de 1829 á 1830, vacó el magisterio de la Catedral de Sevilla y el de la Real capilla. En ambas oposiciones luchó Eslava como un verdadero adalid del arte. En las de Sevilla venció la influencia al mérito y D. Hilarion Eslava fué pospuesto injustamente, según se desprende de la siguiente décima, que se atribuye á D. Juan Nicasio Gallego.

La de Gerona es marcial;
La de Segorbe mezquina;
Sin fuego la Salmantina;
La de Segovia tal cual;
La de Osma es original,
Muy patética y sagrada;
La de Valencia es copiada;
Para el teatro, asombrosa;
La de Barbastro no es cosa,
Aunque su final agrada.

No fué más afortunado Eslava en las oposiciones para la real capilla. Reconocido sus ejercicios por el tribunal como de mérito superior, fué propuesto en segundo lugar, por estimar que su edad, 23 años, era poco adecuada al importante y elevado cargo de maestro de la capilla de S. M.

Compositor eminente y hombre honrado, escribió Peña y Gofí, prologaste lo bello y practicaste el bien; desde el prisma de un doble sacerdocio: el de Dios y el de el Arte.

LUSTONÓ.

MI PATIO

Yo tuve en otra época que entonces juzgué eterna y que ya por desdicha ha quedado á mi espalda, yo tuve un lindo patio de escondida cisterna, kiosco de jarnines y verdor de esmeralda.

Entre cuatro paredes que las hiedras hendían, otros tantos naranjos formaban un dosel; por sus troncos en masa las hormigas subían buscando en el ramaje misterioso vergel.

En la urdimbre de ramas de uno de ellos, abuelo, una pareja alada se amaron escondida y cuando sus hijitos dieron el primer vuelo la primera naranja cayó á tierra sin vida.

A macetas hermejas penachaban las rosas, y dalias ampulantes y azucenas desnudas esperaban los besos de ágiles mariposas nacidas de las rudas.

Por entre las simbólicas pastonarias se abrían enredados azules caracoles de olor; junto al alba de un nardo dos lirios se ponían, y de juucos hortensias danzaban en redor.

En la fecunda siesta bajo de la enramada yo respiraba nieve, en tanto que otros fuego, y en la virgen aurora y en la tarde violada adornaba á mis flores con las perlas del riego;

Y de ellas enredadas esbelleaban sus tallos, por ellas las libélicas zumbaban un: ¡aduro, con ellas el sol rubio irisaba sus rayos y en ellas se miraban las avispas de oro.

Con las flores nacidas en mi patio parlare el altar de la Virgen cuando niño adorné, y también de sus flores era el ramo primero que á mi novia brindé.

Al pié de sus naranjos nació el idilio mio con la que adoro tanto que mi existencia es poca, y bajo la techumbre del cenador umbrío sonó el beso primero que ¡deshojó su boca.

Que bello era mi patio. Mas yo anhelé otras flores y un Abril dejó solo mi carmen diminuto, buscando de la Gloria los volubles favores y viviendo diez horas en un solo minuto.

Y pasaron aquellas como pasan los cierzos, y buscando reposo torné a la patria mía... Ni ocultar una lágrima pudieron mis esfuerzos viendo el floral idilio trocado en elegía.

Mi patio no es mi patio. Sus macetas rompieron, ya su cisterna ciega no regaba agua clara; los naranjos heridos por el hacha cayeron hasta el rosal mataron que mi madre plantara.

¡Oh mi patio querido! ay mis plantas preciosas, que tantas veces ante mí vivía germinaron! ¡Oh, malhaya las manos que troncharon sus rosas! ¡Malhaya los cabellos que ellas engalanaron!

MAXIMILIANO M. MONJE.

Madrid.

Recuerdos del tiempo viejo.

Los seis ó siete amigos aficionados á la literatura estábamos á la sazón en ese período álgido de jugar á los periódicos semanarios, fiambre que alcanza por igual á todas las generaciones de escritores que comienzan.

Ya nos había fracasado *Sancho Panza*, *Madrid Alegre*, *El Escenario*, *El Busca Pie*, *Los Apuntes*, *El Último Mono* que se yo cuantos, ni los recuerdo; pasan de veinte las intenciones, y otros tantos son los fracasos.

La muerte de estos semanarios son los corresponsales. Cuando se publica un semanario festivo, llueven sobre su administración las cartas y los telegramas demandando envíos, los cuales son inmediatamente servidos, porque creen los propietarios, con gran candidez, que se trata de un éxito loco, alcanzado por su publicación.

Con motivo de estas peticiones se hacen tiradas prodigiosas; cinco mil, diez mil, quince mil ejemplares, que á excepción de la venta de Madrid, son ochocientos ó mil, el resto de la edición se reparte, como pan bendito entre corresponsales de pueblos y provincias con arreglo á sus pedidos.

Ninguno de estos señores pagan su liquidación, de ordinario. Así ocurre que toda empresa de periódicos improvisada es el negocio más ruinoso que puede asaltar el cerebro del hombre.

Víctima de esta falta de pago éramos, por aquellos días, unos cuantos que habíamos arriesgado nuestros fondos y nuestro número, poniéndolo á merced de un intrincado negocio periodístico de arte y literatura.

Ya se había hecho la liquidación forzosa, y ya habíamos desistido del noble empeño de lanzar el periódico á la calle. No recuerdo bien si fué que desistimos nosotros *motus proprio* ó que nos hicieron desistir entre el almacenista de papel que no nos daba género sin dinero, y el impresor, que no mandaba componer original sin cierto anticipo que le aseguraba el no perder; aunque le dejaba en la duda de ganar algo; ello fué que el periódico había dejado de publicarse, apareciendo en los libros un saldo á nuestro favor de dos mil pico de pesetas, que era, aproximadamente, la suma de los descubiertos de nuestros corresponsales.

Una hermosa mañana ocurrió que mi penuria llegaba á los límites de lo insoportable. Yo no había comido, ni bebido, ni dormido, ni fumado; yo había devanado mis sesos, pocos ó muchos, buscando el medio de agenciarme algunas pesetas para comer, beber y fumar principalmente, y ya andaba desesperanzado de hallar puerto de refugio, y meicento por haberseme puesto la cabeza como una devanadera, cuando encamisé mis torpes pasos hacia el domicilio social del periódico frustrado, donde teníamos relativos cómodos lecho sobre un montón enorme de periódicos de provincias y restos de la ediciones del nuestro. Enrique, que era el director y propietario y yo.

—¡Hola!—le dije secamente al entrar.

—¡Hola!—me respondió secamente.

—¿Que hay?—me respondió secamente y tras de breve pausa.

—Nada, no hay nada—le repuse.

—¿Has cenado?—volvió á preguntarme.

—No!

—¿Tienes tabaco?

—No!

—¿A qué vienes aquí, entonces?—tornó á preguntarme.—¿Por qué no te has ido á tu casa?

Un enorme campanillazo retumbó en toda la desmantelada casa. Muy cautelosamente llegué á la puerta y á través de la mirilla ví la gorra del cartero, que según dijo tenía un certificado para el administrador. Destrocé el sobre, desdoblé la carta, y al deshacer la última doblez, cayó al suelo un papel. ¡Veintidos pesetas! ¡Veintidos sellos de á peseta!

Cojí los once sellos que me correspondían, redujelos á plata, y me fui á almorzar, porque ya era la una de la tarde. Mientras almorzaba, decía para mis adentros. ¡Porque no habrá un corresponsal moroso todos los días!...

¡Dios bendiga á los malos pagadores... si son pagadores!

FÉLIX MÉNDEZ.

Lágrimas.

No llores, vida mía, que tu llanto me arranca el corazón; ¡llorar porque un ingrato no te quiere!... ¡Cuánto te amaré yo que más que tu desvío hacia mí, siento tu profundo dolor!

G. PÉREZ ORTIZ.

Hojas de un album.

(INTIMA)

Cubrió la noche con opaco velo el cielo, *siempre azul*, de Andalucía, esa espléndido cielo donde fulgura el sol y la alegría.

Y sonó la hora al fin. ¡duró un momento!

¡parece que fué ayer!

Han pasados seis años. ¡y aún lamento aquel febril instante de placer!

EDUARDO DE ORY.

ECOS DEL MUNDO

(DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL)

SUMARIO: *La moda á través de las edades.—En el siglo XII.—Los trajes blasonados.—En tiempos de Enrique II.—Siempre se pintaron.—Para otro día.*

Muchas é interesantísimas observaciones podrían hacerse relacionando los sucesos históricos y el cambio de las modas; así ha podido echarse de ver desde los más remotos tiempos, pero de todas estas observaciones, una de las más curiosas es la de que las cruzadas influyeron notablemente sobre las modas.

Llevábase los vestidos más bien cortos hasta esta época, pero á contar desde el siglo XII, los trajes se alargan y empieza á usarse la "cola", si es que puede así denominarse salvo el anacronismo, la amplia sotana que descendía hasta los pies y que era el principal vestido masculino.

Por una prerrogativa de la que solo gozaban los caballeros, eran estos los únicos que podían usar las sotanas de cola que tenían unas mangas muy anchas que unidas por delante, y por detrás pendían hasta las rodillas.

Estas capas ó sotanas eran de los tejidos más ricos é iban forradas, en consonancia con aquel lujo, de piel de marta, herminia ó peul-gris y adornadas y bordadas de oro.

Por espacio de más de tres siglos tuvieron nuestros antepasados el aspecto de ciudadanos pacíficos; no se llevaba en el traje usual espada, y si una larga bolsa que pendía de un cinturón y que era signo de nobleza. La cabeza se cubría con una especie de caperuza con una borla en el extremo; era del mismo tejido que la sotana y forrada de igual piel.

Los trajes blasonados, es decir, aquellos en que se ostenta el blasón de su dueño ó de la Casa, aparecen en tiempo de Carlos V.

La moda de los trajes largos se convirtió en cortos en tiempo de Francisco I.

A la amplia sotana sucedió la estrecha y corta. Los pantalones eran de una pieza con medias unidas. Las personas graves atenuaron esta moda dando una mayor anchura á los trajes.

De esta misma época datan los cuerpos que modelan la cintura y garganta y los vestidos plegados. Las damas llevaban en la cabeza una especie de cucurrucho ó gorro de nigromante, de cuyo extremo descendía un velo cuya longitud dependía de la calidad de la persona, llegando en las nobles hasta el suelo y hasta la espalda en las burguesas.

Este bonete puntiagudo fué transformándose hasta los sombreritos con plumas, moda que modificada subsiste hoy para las señoras.

En tiempos de Enrique II, de Francia, los hombres observaron que el abdomen algo abultado daba á la persona cierta majestad, las mujeres opinaron completamente lo contrario y los postizos estuvieron á la orden del día.

Algunas damas, llevaban la cara tan llena de moscas que parecían dis-

frazadas. A este propósito dice un autor aludiendo al colorette, que los generales lo usaban al entrar triunfantes en Roma de lo que deduce que muchas hermosas creen que todos los días son y es de triunfo para ellas.

Desde esta época hasta el presente, la moda ha continuado modificándose sin cesar, pero esto será asunto para otro día.

DR. ANSELTI.

Lo grande y lo mezquino

Era una noche del helado Enero un cielo sin la nube más ligera, era un tejado igual á otro cualquiera, con sus rojizas tejas y su alero.

Era en el caballote un gato fiero, de cierta gata en amorosa espera, y era en el borde de la azul esfera la luz esplendorosa de un lucero.

La cola el micifuz levanta airado, con ella eclipsa el astro peregrino, y queda plenamente demostrado,

Que á lo grande lo ruin cierra el camino si está lo grande en alto y apartado, y entre tejas y cérea lo mezquino.

BRISA.

¡FUERA BILIS!



I. El "Melindres", que ha contratado matrimonio con la Manuela, celebra la fiesta de su lugar, paseándola por el río, mientras el "Murga", novio que fué de aquella, toca, maldiciendo entre sí de la fortuna del "Melindres", y de la suya, que le obliga á ejecutar piezas bailables cuando menos quisiera, so pena de que el patrón de la barca, que para ello le ha contratado aquel día, no le pague.



II. Como es tan mala persona el "Melindres", quiere aumentar el sufrimiento del "Murga", y baila con su costilla á más y mejor, murmurando para que el otro le oiga: "Traga saliva; trágala."



III. Hasta que harto de tocar el pobre "Murga", aparta su instrumento y exclama vaciándolo:

—Lo que es yo saliva no trago por nadie. El quiera puede verlo.

Débil y abatido

Todos los niños que durante su tierna infancia corren peligro de perder la vida a causa de serios disturbios de digestión, pudieran ser salvados con la Emulsión Scott si las madres conocieran este excelente remedio alimenticio.

La experiencia hecha con ella por una familia de Madrid, sin duda tendrá para usted inmediato interés.

Madrid, Abril de 1903.

Muy Sres. míos: Mi hijo Antonio estaba tan flaco que podíansele contar los huesos; desgastado y tan poco desarrollado, más bien parecía un niño de 7 años que uno de 13. Desde que empezó a tomar la Emulsión Scott, su naturaleza ha cambiado por completo. Ahora come que da gusto, está lleno de carnes recias y de buen color y su desarrollo se hace en muy buenas condiciones, de suerte que su salud es magnífica.

De Vdes. atento y S. S. q. b. s. m.
JOSÉ ZAPARDIER.



ANTONIO ZAPARDIER.

¿Por qué puede hacer la Emulsión Scott tan admirable curación? La respuesta es muy sencilla. La Emulsión Scott, sin poseer cosa alguna de sobrenatural, posee sin embargo el remedio alimento de la naturaleza, hecho tres veces más activo que el mismo aceite de hígado de bacalao en su propio estado natural, como ya ha sido repetidas veces comprobado por experimentos clínicos.

Cuando el estómago de un niño no digiere bien sus alimentos sería una temeridad esperar que digiriera el nauseabundo aceite de bacalao, bien que en éste se hallen muchos de los principios que los niños necesitan para su desarrollo, mientras que de la Emulsión Scott todos ellos se añaden y la consideran una golosina. Además, la Emulsión Scott se digiere con facilidad y en vez de ser un trabajo para los órganos digestivos, regulariza sus funciones y agiza el apetito. Más aún: en ella se hallan los grandes reconstituyentes de todo el sistema, los hipofosfitos de cal y sosa combinados como sólo han sabido hacerlo los Sres. Scott y Bowne.

Este es el secreto que hace a la Emulsión Scott infalible en transformar los débiles en fuertes, los delicados y enfermizos en sanos y robustos.

Un frasquito de prueba será enviado a quien lo pida a D. Carlos Marés, calle de Valencia, 333, Barcelona, acompañando 75 céntimos en sellos de correo para franqueo.

NOTAS PARISIENSES

Los símbolos.

La Humanidad no envejece. El hecho pueril é infantil subsiste á través de las Edades: Si se quiere formar idea de ello na hay más que ver los gravados de las revistas ilustradas que representan la coronación de Pedro I, de Servia.

Es una mascarada muy instructiva.

En la calle, entre dos rails de un tranvía, detalle overtido, el monarca avanza á caballo. Sobre su cabeza, entrándole hasta los ojos, lleva un voluminoso cabreabezas muy torneado y brillante que se llama corona. Esta simboliza el poder supremo, la intervención de Dios en los asuntos humanos.

¿Porque? No se sabe nada. Es la tradición. Es jocoso y sin embargo respetable.

El rey Pedro, dice el pié del grabado, está revestido del manto Real de púrpura y de armiño, cuya cola está sostenida por cuatro pajes, afortunadamente, porque así no está expuesta á pisarla, lo que perjudicaría el prestigio de la Monarquía.

Tiene en la mano el cetro real. Ese es un rey. Viéndolo así habría derecho á reinar pero hay que guardarse de ello, pues el manto y accesorios son símbolos, y no se debe bromear con los símbolos.

Hablando de esto recuerdo lo ocurrido en Francia, cuando se trató de reemplazar la República por la Monarquía.

Los realistas se preocuparon sobre todo, de buscar seis caballos blancos y una carroza dorada, para entrada de Enrique V en su buen París. Sin carroza y sin caballos blancos no había medio de sorprender la imaginación de la muchedumbre y hacerles comprender la superioridad del régimen monárquico.

Veis á un rey en un simón y ya no tiene la unción del señor.

Afortunadamente, el conde de Chamber creía aun más en los símbolos que sus partidarios; creía en la bandera blanca, y esta superstición permitió á Francia conservar la República; es decir, economizar una revolución.

Esto no impide que los servicios hagan suerte. Avesicnan á un rey y encuentran enseguida otro, según la fórmula; uno verdadero que consiente en pasearse por las calles para su diversión, en traje de carnaval.

H. HARDUIN.



COTIZACIÓN DEL DÍA 21

FONDOS.	Precio	Alta.	Baja.
4% perpétuo interior	77.10	"	0.05
Id. pequeños.	0.00	"	"
Id. fin de mes, Cambio medio	77.75	"	"
5% amortizable	98.10	"	"
Id. pequeños.	98.15	"	"
Cédulas del Banco Hipotecario al 5%	102.00	0.05	"
Id. al 4%	0.00	"	"
Banco de España	0.00	"	"
Banco Hispanoamericano	0.00	"	0.50
Tabacos	419.00	"	"
CAMBIOS.			
París.—Francos.	36.90	0.05	"
Londres.—Libras	0.00	"	"
Exterior español en París.	87.65	0.25	"

ALMODOBAR.

Los cambios con Portugal.

En Lisboa: 780 — 775, el duro.
En Badajoz: La Camelia, 790.—780 el duro.

Noticias Generales

Despedida de las Comisiones.

Momentos antes de las dos observáronse esta tarde mayor concurrencia que de ordinario en la plaza de la Constitución y proximidades del Ayuntamiento.

Desde esta hora la concurrencia fué en aumento y las comisiones nombradas por los diferentes centros y sociedades acudieron al municipio para marchar á la estación y seguir á Madrid en el rápido de esta tarde para conseguir del gobierno la aprobación del proyecto de ferrocarril de San Vicente Badajoz y Fregenal que tantos beneficios ha de reportar á esta región.

La banda de música del Ayuntamiento y la banda de cornetas del Batallón infantil rompieron marcha á las dos y media desde las Casas Consistoriales y á los acordes de un bonito pasacalle, recorrieron varias calles de la población antes de dirigirse á la estación del ferrocarril.

Cuando las Comisiones entraron en el andén ya se hallaba este invadido por una multitud que les hizo demostraciones de vivas simpatías y afecto.

Al arrancar el tren se dieron vivas á las Comisiones y una estruendosa salva de aplausos las despidió.

Entre los comisionados y los que aquí quedaban se cambiaron frases de cariño deseándoles una expedición feliz al mismo tiempo que el mayor acierto y la mejor fortuna en sus gestiones.

Quiera Dios que el éxito corone los esfuerzos que se hacen para conseguir del Gobierno la aprobación del proyecto y que se haga algo en beneficio de nuestra región que tanto lo necesita y también ganado lo tiene.

Las Comisiones que han marchado á Madrid son: por el Ayuntamiento de Badajoz, el Alcalde señor Marino y los Concejales Sres. Mar-

tinéz García y Martínez Rodríguez; el Alcalde de Salvaleón Sr. Benítez Moreno; de Olivenza, el Alcalde don José Vicente Mira y el Concejal señor Valiente; de Alconchel, el Alcalde D. Francisco Ruiz y Secretario Sr. Rodríguez; de Valverde, el Alcalde D. José Díaz Landero y los Concejales Sres. Perez Macías y Vacas.

De centros y sociedades, la de la Cámara de Comercio de Badajoz señores Ramallo y Castellanos; por los contribuyentes de Alconchel D. Manuel Boción y D. Hipólito Martínez; por la industria, agricultura y comercio de Olivenza D. Pablo Dominguez, D. Luis Campo, D. Manuel Vinuesa y D. Esteban Chacón; por el comercio de Valverde de Leganés D. Bartolomé Gragera.

Acompaña á la Comisión el Diputado á Cortes por la Circunscripción D. Luis González Chacón y en Madrid irán unirá el Sr. D. Arcadio Albarrán y García Márquez.

En el trayecto se les unirán comisiones de los demás pueblos interesados en el ferrocarril de que se trata y otras comisiones se les unirán en Madrid, á las cuales se les ha comunicado que la de esta capital se hospedará en el Hotel Santa Cruz.

A la estación fueron á despedir á las Comisiones el Sr. Gobernador civil interino Sr. Miranda, una comisión del Ayuntamiento compuesta de los Concejales Sr. González de Segovia, Giménez, Agudé, Sarcón, Lluch, Redondo (Don Victor), Dacal, Osorio, Santos Redondo y Cierva, el Secretario Sr. López, nutrida representación de la Cámara de Comercio, el Sr. Administrador de Correos Sr. Llera y el oficial del cuerpo Sr. Thomas, el vocal de la Comunidad de Labradores, Sr. Vara, los señores Vinader, Navarro, Chacón, Figueroa, Hernández, Muñiz y otros muchos cuyos nombres no es posible recordar.

En el tren correo de esta tarde ha salido para Llerena en comisión de servicio nuestro querido amigo el señor Jefe agrónomo de la Región Sr. Saenz Temple.

SALINAS DE BACUTA

Se cotiza sobre wagón Huelva.

DIRECCIÓN:
José M.^a Amo.
HUELVA

Fábrica de aserrar maderas.

Minas-Construcciones-Cajonería
C. PESINI.—BADAJOZ.

Para modas y artículos de gran fantasía.

RAFAELA LINARES
31.—San Juan.—31.

Ampliaciones al platino

con elegantes marcos y á precios muy económicos en la fotografía de MIGUEL OLIVENZA
Francisco Pizarro, 10.
BADAJOZ

Malas noticias se reciben de todas las comarcas productoras respecto á la cosecha de aceite. Por consecuencia de la prolongada sequía de verano merma muchísimo la cantidad de aceite. Después en algunas comarcas se cae parte de esa pequeña cantidad. Algunos calculan ya la cosecha en una tercera parte de la normal.

A decir verdad, parece un cálculo demasiado pesimista y esa reducción demasiada reducción. Con todo parece indiscutible que la cosecha será mediana ó mala.

Esto es más lamentable para España, por el hecho de haber tenido en Italia el año anterior una cosecha verdaderamente pródiga. En efecto, el gobierno italiano ha publicado recientemente una estadística detallada, según la cual la cosecha pasada se eleva á 3.260.000 hectolitros de aceite.

Esa cifra representa 220.000 hectolitros más que la cosecha media y

1.410.000 más que la del año precedente.

Nadie ignora que nuestros aceites son objeto de una gran exportación. Más de 50 millones de pesetas vale el aceite que algunos años hemos enviado al extranjero. Pues he aquí que, juntándose la mala cosecha española con la abundancia italiana, esa exportación nuestra sufrirá evidentemente y otros aceites ganarán parte de nuestro mercado exterior. Y es lástima, porque el aceite español va ganando terreno fuera y lo ganará muchísimo más el día que se perfeccione la elaboración.

El Boletín Oficial del día 19 publica:

Comunicaciones referentes á la enfermedad y fallecimiento de la Princesa de Asturias.

—Decretos y reales órdenes publicadas en la Gaceta con motivo de este fallecimiento.

—Circular haciendo público que por ausencia del Gobernador se hace cargo del Gobierno civil de la provincia el Secretario del mismo, D. Emilio Miranda y Fernández.

—Circular disponiendo que los Alcaldes y Comandantes de puesto de la Guardia civil se cumpla lo ordenado en R. O. C. de 17 de Octubre de 1903, referente á la revista anual que han de pasar los individuos que se encuentran residiendo en los pueblos y pertenecen á la 1.^a y 2.^a reserva.

—Registro de veinte pertenencias mineras de hierro, con el nombre de "Apliación á San Quintín", término de Azuaga, hecho por D. Sebastián Grueso, vecino del mismo pueblo.

—Anuncio de una vacante de escribiente para la Secretaría de la Universidad de Sevilla.

—Nacimientos y defunciones en Badajoz durante el mes de Septiembre.

Con objeto de asistir á las sesiones que celebre la Asamblea de las Cámaras de Comercio, ha salido para Barcelona, donde aquella se ha de reunir, el Sr. D. Laureano Fernández, que va en representación de la Cámara de Comercio de esta capital.

Con el número de hoy recibirán nuestros suscriptores un "Suplemento", en el cual se inserta íntegra la memoria justificativa de la propuesta del plan de ferrocarriles secundarios que ha hecho la Diputación provincial.

Dicha memoria ha sido escrita en muy pocos días por el jefe de carreteras provinciales D. Florencio Ger, demostrando en ella una vez más su gran competencia en estos asuntos.

Felicitemos al Sr. Ger por su excelente trabajo.

Pídase farmacias cuenta gotas para Licor del Polo y para Agua Colonia de Orive. Vendése 15 céntimos.

Más que el odio de un hombre, temed el amor de una mujer y más que ésto, á los imitadores del café torrefacto de "La Estrella".

El dolor de cabeza, jaquecas, neuralgias desaparecen en cinco minutos con la *Hemicranina* del Doctor Caldeiro. En farmacias, caja 3 pesetas; por 350 el autor, Puerta del Sol, 9, Madrid.

Mañana por la tarde habrá juegos corporales y tiro al blanco en el Gimnasio de puerta del Pilar, y por la noche, de nueve á dos, baile en el Gimnasio de la calle de San Siseu.

Servicio de la plaza para mañana

Parada y principal.—Castilla (primer turno).

Jefe de día.—Sr. Comandante de Castilla D. Francisco Peralta.

Imaginería.—Sr. Comandante de Castilla D. Alfredo Piza.

Hospital y Provisiones.—Primer capitán de Gravelinas.

Vigilancia.—Los Cuerpos de la guarnición.

El General Gobernador, Molina.

Para el destino de cartero de Orillana de la Sierra ha sido significado el cabo 1.^o Quintín Gómez Contraluz.

Al capitán del regimiento de infantería de Castilla, D. Manuel Llorret Vicente, se ha concedido real licencia para contraer matrimonio con la Srta. D.^a Isidora Manólez Rocamora.

Farmacia de Santo Domingo.

Irrigadores de dos litros, goma roja, extra y cánula doble 3'50 pesetas.

Rta. Domingo, 28.—Lado J. de Milena.

Se arrienda

la "Quinta de San Juan", término de Olivenza, con 1.007 naranjos, 2.734 olivos y 79 encinas; la Quinta y tapados tienen 53 fanegas. Para más detalles á D. Julio Rincón, San Juan, 19, Badajoz.

Se venden

las fincas siguientes del término de Olivenza: "Olivar dos sete cotos", "Olivar do Pombal", "Olivar do Zapadilha", "Olivar de Laurentino", y "Viña de Laurentino".

Hasta el 30 de Septiembre admiten proposiciones D. Julio Rincón, San Juan, 19, Badajoz.

Programa de las piezas que ejecutará mañana por la tarde en el Parque de Castelar, la banda del regimiento de Castilla, núm. 16.

- 1.^o Paso-doble, "Viva la Alcazarria".—P. Parra.
- 2.^o Mazurka, "Sueño del Corazón".—N.
- 3.^o Aria de tenor, final de "Lucía".—Donizetti.
- 4.^o Concierto de Clarinete.—F. González.
- 5.^o Paso-doble, "Alfonso XIII".—Riveiro.

Esta tarde ha salido para Zafra acompañado de su señor hijo don Francisco, nuestro particular amigo D. Florencio Ger, con objeto de levantar los planos del terreno que ofrece el Ayuntamiento de allí para la Granja Agrícola, propiedad de D. Basilio Moreno y después partirá para Almodóbar jo á levantar los de una tierra de aquel término, que ofrece el vecino de Aceuchal D. Pedro Ruiz, en la dehesa del "Manso".

Desde hoy sábado se vende riquísimo jamón en dulce á 12 pesetas kilo y á 1'25 ración en la sucursal de "La Cubana".

Mañana por la noche habrá reunión de confianza la sociedad "Recreo de Artesanos", poniéndose en escena la comedia en un acto "Tiquismiquis".

La reunión terminará con baile.

El vicepresidente de la Diputación provincial, D. Juan Díaz Arbrona ha sido nombrado representante de la sociedad "Recreo de Artesanos", en la comisión que hoy sale para Madrid á gestionar el ferrocarril secundario de San Vicente y Fregenal.

Los precios del mercado de granos y ganado en Extremadura son en la actualidad los siguientes, según la Revista Agraria:

"En nuestra región y sobre todo en Badajoz, la calma en los mercados de cereales es casi absoluta, debido á la resistencia de los poseedores de granos, quienes siguen esperando la ambicionada alza en los precios.

Sin apenas operación de relativo importancia, los precios en Badajoz son: trigos rubios 52 reales fanega; cebada, 50; avena, 30 y 29; habas, 46; avena, 21 y 22 y garbanzos, 22; á 100 según clase; el ganado vacuno, á 1'35 y 1'5 pesetas kilo canal; el cabrío 1'40 y el lanar á 1'25.

En Cáceres el trigo se cotiza á 45 reales fanega; la cebada, á 29; la avena, á 19 y los garbanzos, desde 110 á 200, según su clase."

Frederia sevillana.

Se expend en todos los días pesados fritos desde las siete de la noche en adelante y crudo á la llegada de los trenes á precios económicos.

16, Vicente Barrantes, 16.

Barainca é hijo

DENTISTAS
Moreno Nieto, 10, social

Por telégrafo.

Madrid 22—8'45.

De Zaragoza.

Comunican de Zaragoza que se ha celebrado el banquete de las Comisiones municipales al que acudieron las autoridades civiles y militares.

El Capitán general brindó por la prosperidad de España y del Ejército.

Un concejal republicano brindó también y vitoreó á Castelar.

El Capitán general entonces vitoreó al Rey y á la Monarquía aplaudiéndolo con entusiasmo todos los concurrentes con excepción de los republicanos.

El Gobernador civil y el Capitán general retiráronse.

Los alcaldes monárquicos protestaron de la conducta del concejal que provocó estos sucesos y se retiraron.

El alcalde de Zaragoza se retiró también resultando un espectáculo lamentable.

El suceso ha sido comentadísimo.

Madrid 22—8'45.

Los liberales preparándose.

Se dice que el Sr. Moret ha escrito una carta al Sr. Montero Ríos reconociendo la necesidad de que se unan los elementos liberales para formar un gran partido de Gobierno que ofrecer á la monarquía, ante el temor que pueda ocurrir una crisis por consecuencia de los sucesos políticos de actualidad.

Se salvó el país.

Los prohombres de la oposición presentarán en el Congreso una proposición encaminada á que el Gobierno diga el concepto que le merece la inmunidad é inviolabilidad parlamentaria, posponiendo todos los demás proyectos pendientes presentados por el Gobierno.

Madrid 22—13'30

Noticia de San Petersburgo.

Dicen de San Petersburgo que la disenteria que padece el general japonés Kuroki se ha agravado considerablemente hasta el punto de creerse moribundo.

Otra vez á la ofensiva

Créese en San Petersburgo que muy en breve comenzarán de nuevo los japoneses un movimiento de avance sobre Mukden.

Madrid 22—13'30.

De pésame.

A la hora que telegrafio dispónense las comisiones del Senado y del Congreso á visitar al Rey con objeto de cumplir el acuerdo de las Cámaras de dar el pésame al monarca por la muerte de la Princesa de Asturias.

El Rey las recibirá y no se pronunciará ningún discurso.

Madrid 22—13'50.

La sesión del Congreso.

Dáse como cosa segura que la discusión de los suplicatorios terminará el martes próximo.

En la sesión de hoy terminará su discurso el Sr. Romero Robledo y después le contestará el Presidente del Consejo de Ministros Sr. Maura rectificando ambos oradores y suspendiéndose la sesión.

En la del lunes hablará el señor Salmorón que defenderá el criterio de la minoría republicana.

Madrid 22—13'70.

Tormenta en Argel.

En Argel ha de cargado una fuerte tormenta en la región de Aousefra que en poco tiempo hizo desbordar sus rios, y ha destruido la mitad de la población.

El número de víctimas ha sido considerable y se han recogido muchos cadáveres.

ALMODÓBAR.

Profesora de piano.

D.^a Syomara Branco de Rueda, profesora de piano con el curso del Conservatorio, dá lecciones en su casa y á domicilio de solfeo y piano á precios económicos.

También dá lecciones de bordados.

Plaza de San Andrés, 8.-2.^o

PRECIO

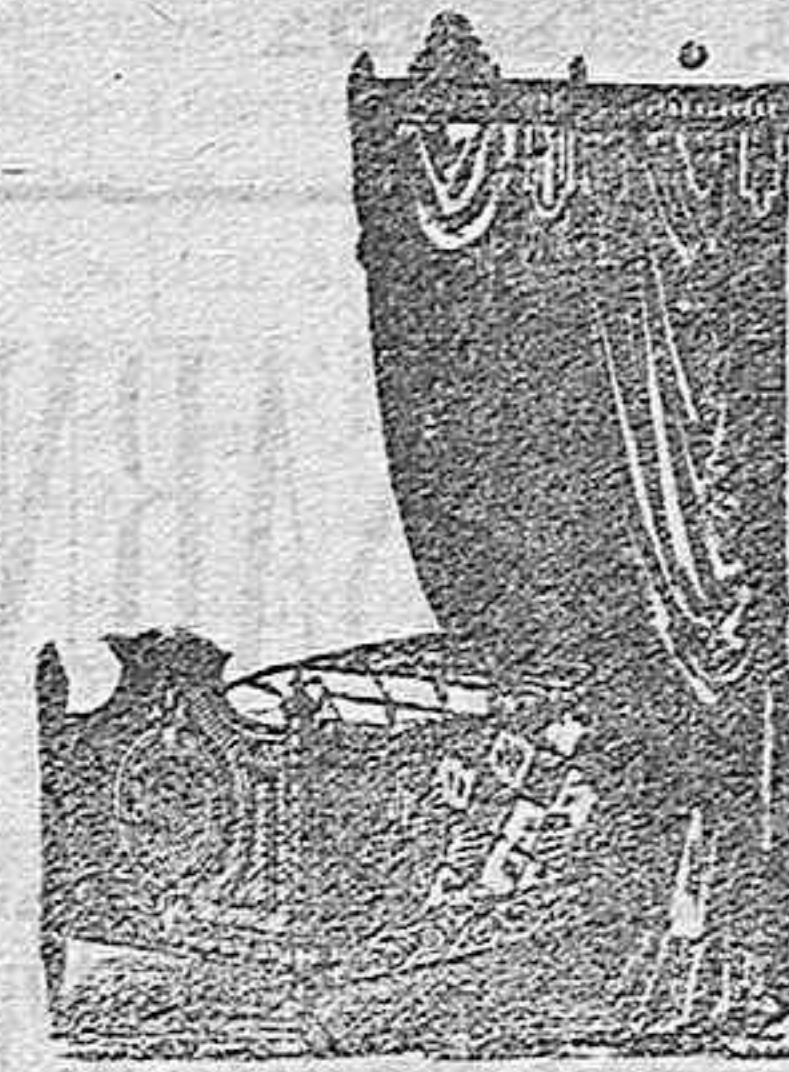
Lecciones de solfeo. 7'50 mensual.

Id. de piano. 15 00 id.

Id. de bordados. . . . 15 00 id.

Muebles de todas clases y precios

Armarios y sillerías



Camas de bronce

ALMACÉN Y TALLER

DE

VICENTE DE MIGUEL Y GAMERO

Almacén: Moreno Nieto, 7.

EXQUISITOS CHOCOLATES
RR. PADRES
BENEDICTINOS

LAS PERSONAS QUE DESEEN TOMAR EL MAS PURO AGRADABLE É HIGIÉNICO DE LOS CHOCOLATES DEBEN PROBARLOS

A 2, 2'50 y 3 Pts PAQUETE CON CANELA SIN ELLA Y Á LA VAINILLA

De venta: en casa de D. Rafael Alonso, Confeitería «La Perla», Plaza de la Constitución.

SAN FRANCISCO
ALMACENES AL POR MAYOR Y MENOR
DE
Hierros, Aceros, Ferretería,
Drogas y Carbones minerales
DE
Fernando Bigeriego.
BADAJOZ

Los anuncios permanentes en este periódico, son á precios convencionales.

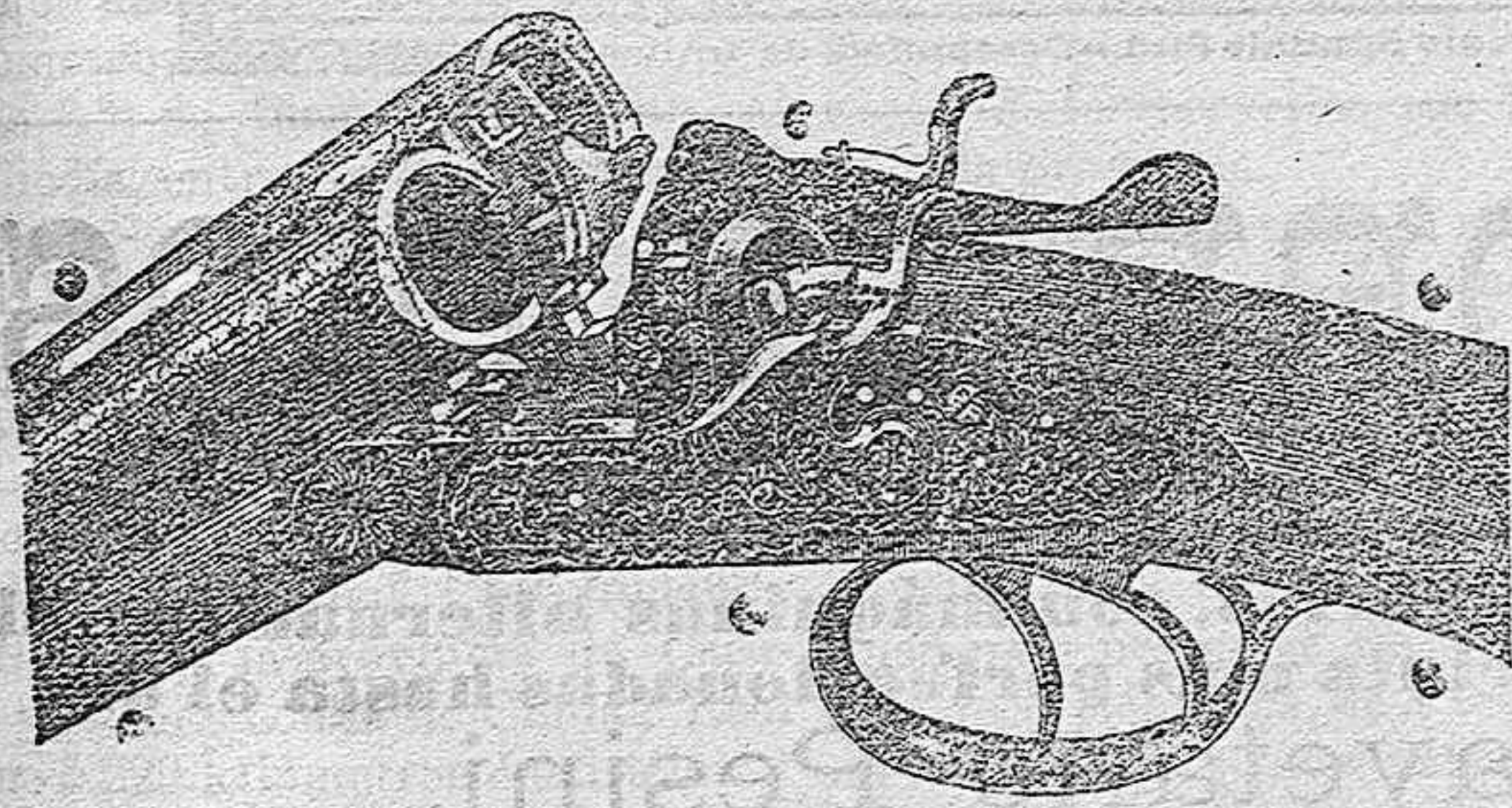
MÁQUINAS SINGER PARA COSTUR

Todos los modelos á Pesetas 2'50 semanales.

Pídase el Catálogo ilustrado que se dá gratis.

Se ruega al público visite nuestras Sucursales para examinar los bordados de todos estilos: encajes, realce, matices, punto vainica, ecétera, ejecutadas con la máquina DOMÉSTICA BOBINA CENTRAL la misma que se emplea universalmente para las familias, en las labores de ropa blanca, prendas de vestir y otras similares.

Máquinas para toda industria en que se emplee la costura.



Escopetas marca

COVARSI

garantizadas.

Se facilitan catálogos gratis ilustrados á quien los pida.

ALMACEN DE ARMAS Y EFECTOS DE CAZA
DE
ANTONIO COVARSI

Calle de Calatrava, 3.

BADAJOZ

AGENTE DE ADUANAS.

Monturas, bridas, espuelas etc.—Pólvoras, cartuchos y explosivos de todas clases.—Obras musicales, papel pautado y accesorios para instrumentos de música.—Pianos á plazos de cinco años mensuales los venden los señores Ortiz y Cusco de Barcelona «franco de todo gasto en Badajoz».

Academia Politécnica.

ACADEMIA PENSION DE PRIMERA Y SEGUNDA ENSEÑANZA Y PREPARACION COMPLETA PARA LAS ESPECIALIDADES Y DE FACULTAD

Plaza de Lopez de Aya, núm. 2. Badajoz. (Palacio de Montero).

Profesorado TITULADO y con larga práctica en la enseñanza.

Espacioso é higiénico local.—Médicos honorarios.

Clases especiales para las carreras de INGENIEROS INDUSTRIALES, PERITOS AGRICOLAS y ACADEMIAS MILITARES.

Para conocer más detalles pídase al director D. Francisco Aced.

Pedia catalogo de las

Escopetas marca **JABALI**

de la fábrica de

Eduardo Schilling S. en C.

23, calle Fernando, Barcelona.

Sucursal en Madrid, calle Alcalá, núm. 18.

Depositarío único en Badajoz: **ANTONIO COVARSI**



EL PROGRESO

Grandes talleres y almacenes de muebles de todas clases

DE **RAMALLO Y SALAS**

5 y 6, Plaza de la Soleada, 5 y 6.

BADAJOZ



En este nuevo establecimiento montado á la moderna encontrará el público que lo visite desde los más lujosos muebles á los más modestos, á precios sumamente económicos.

Gran surtido en comedores, despachos, alcobas, gabinetes y recibidores. Bonitos y capri-hoses objetos propios para regalos. Camas de hierro decoradas y niqueladas de todas clases y modelos. Gran existencia en sifones y sillas de cuero y rejilla. Construcción de muebles con economía y perfección.

Pídase precios. Contestación á vuelta de correo.

Esta casa se encarga de toda clase de obras concernientes á este ramo para dentro y fuera de la capital.

Exportación á la provincia

Aprobación de la Academia de Medicina

PILDORAS Y JARABE DE BLANCARD

ANEMIA CLOROSIS LEUCORREA ESCRÓFULAS

COLEGIO DE 1.^a ENSEÑANZA

DE

Santo Tomás de Aquino

Á CARGO DE

D. HONORATO GALAVIS

Muñoz Terrero, 19, pral.

CERVECERÍA DE "El Gallo,"

CASA FUNDADA EN 1875.

Acaba de montar esta casa la exportación de su delicioso café tostado, en bonitos estuches metálicos de un kilo, 1/2 y 1/4; vendiéndose á razón de seis pesetas el kilo, por los establecimientos de la Sociedad Cooperativa Civil y en dicha Cervecería.

EMILIO ALBA

BADAJOZ

Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.

ABILIO

DE FOTOGRAFIA

EMULSION NADAL

Única con 80% de aceite de hígado de bacalao

Constituyente, Tónico, Estimulante. LA MEJOR PREPARADA.

COLEGIO

DE

Ntra. Sra. de la Piedad

DE ALMENDRALEJO

Incorporado al Instituto provincial de Badajoz.

En este antiguo y acreditado establecimiento cuyos brillantes resultados son de todos conocidos tiene abierta la matrícula desde 1.^o de Septiembre.

Para más informes dirigirse á su director

D. Francisco de Dios Viva.

Curación segura del 98 por 100 de los enfermos crónicos del estómago é intestinos, aunque lleven veinticinco años de sufrimiento y no hayan encontrado alivio con los demás tratamientos. Ayuda las digestiones abre el apetito y tonifica EL

ELIXIR ESTOMACAL

DESARZ DE CARLOS cura el dolor de estómago los ardores, acedías, vómitos, estreñimiento diarrea úlceras del estómago, dispepsias y catarras intestinales. Es siempre Elixir de Saiz de Carlos, único acreditado, único que cura. Once años de éxitos constantes. Exíjase en la etiqueta la palabra "Stomalix, marca de fábrica registrada en Europa y América. Serrano, farmacía, Madrid y principales de España y América.

BAZAR CAMERANO

ARTÍCULOS DE FANTASÍA
CAMAS, MUEBLES Y LAMPARAS
DE
GARCIA DE VINUESA HERMANOS.

Plaza 5 y Santa Eulalia 1 y 3.—MERIDA.

APARATOS PARA LUZ ELÉCTRICA

Alfombras, hules para pisos, coronas, flores y plantas de salón, equipos de cristianar, artículos de piel de Australia y devocionarios.

Inmenso surtido en sillería de Viena, Vitoria y tapizadas.

Baterías de cocina, sommers, cocinas económicas, bimbolería, jaulas y artículos de viaje.

Tejidos, paquetería, juguetería y coloniales.

Plaza 5 y Santa Eulalia 1 y 3.—MÉRIDA

POMADA CONTRA LA SARNA

preparada por CAMACHO.

Bastan tres fricciones para hacerla desaparecer por completo. Exito garantizado. No suele, ni mancha. Eficaz en toda clase de granos. Pesetas 1'50.—Depósito: En Castuera en casa del autor A. Camacho.—Badajoz, Navarro, De Gabriel 4.—Mérida, A. Rubio.—Madrid, Martín y Durán.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL.

Compañía de Seguros Reunidos.

DOMICILIO SOCIAL: MADRID: OLÓZAGA, 1, PASEO DE RECOLETOS

Capital social efectivo. 12.000.000 de pesetas.

GARANTIAS

Primas y reservas. . . 45.105.694'8

TOTAL. . . 57.105.694'8

38 AÑOS DE EXISTENCIA

Siniestros satisfechos desde su fundación: 92.072.916'25. ptas.

Seguros contra incendios.

Seguros sobre la vida.

Esta Gran Compañía Nacional contrata seguros contra los riesgos de incendios.

El desarrollo de sus operaciones acredita la confianza que inspira al público, habiendo pagado por siniestros, desde el año 1864, de su fundación, la suma de 92.072.916'25 pesetas.

En este ramo de seguros, contrata toda clase de combinaciones; y especialmente las de Viduentera, Dotales, Rentas de educación, Rentas vitales y Capitales diferidos á primas más reducidas que cualquier otra Compañía.

DIRECCIÓN AL SUBDIRECTOR EN EXTREMADURA

Don Estanislao Berben.—Arco-Aguero, 21, BADAJOZ.

SUBINSPECTOR EN EXTREMADURA,

D. Santiago Palomo, con domicilio en Cabeza del Buey.

Agentes generales D. Gregorio Hernández, con domicilio en Badajoz D. Benito Mateo, con domicilio en Mérida; D. Francisco Pimienta, con domicilio en Almendralejo; D. Santiago Ruiz, con domicilio en Don Benito; y D. Benigno Carralho con domicilio en Olivenza. Con agentes locales en todas las cabezas de partido y pueblos de importancia.

Solución Benedicto de Creosotal

CON GLICERO FOSFATO DE CAL

Preparación la más racional para curar la tuberculosis, bronquitis, catarras crónicos, infecciones gripales, enfermedades consuntivas, inapetencia, debilidad general, postración nerviosa, neurastenia, impotencia, enfermedades mentales, caries, raquitismo, escrofulismo ecétera. Frasco 2'50 pesetas.

Depósito en Badajoz: Farmacia de D. Valeriano Casado, Plaza de San Andrés, núm. 24.

En Villanueva de la Serena: Droguería de D. Justo Díaz.—En Montemolin: Farmacia de Viñals Roig y de M. Núñez.—En Almendralejo: F. Blanco.—En Alburquerque: J. F. Corral.—En Castuera: F. Mendez.—En Don Benito: Ruiz González.—En Fregenal: J. M. Aguilar.—En Jerez de los Caballeros: C. Fernández.—En Llerena: Peña Díez.—En Mérida: A. Marillo.—En Villanueva del Fresno: R. Durán.—En Bilbao, Santander, Gijón y Vigo, la S. E. de Droguería general.



Para convalecientes y personas débiles es el mejor tónico y nutritivo. Inapetencia, malas digestiones, anemia, tisis, raquitismo, etc. Laboratorio, Farmacia de Ortega, León, 13. Madrid.

PÍLDORAS MOUSSETTE

Neuralgias
Jaqueca
Ciática

CLIN Y COMAR — PARIS
EN TODAS LAS FARMACIAS

Préstamos y cuentas de crédito personales y con garantía de valores del Estado é industriales en el Banco de España. **José Rincón y Ramos** PERITO MERCANTIL Y CORREDOR DE COMERCIO 3, Plaza de la Constitución, 3. BADAJOZ. Compra y venta de toda clase de valores cotizables en Bolsa é industriales. Descuento de letras y pagarés de comercio.

PARA ENFERMEDADES URINARIAS
SÁNDALO PIZÁ
MIL PESETAS

El que presente CAPSULAS de SANDALO mejores que las del doctor Pizá, de Barcelona, y que curen más pronto y radicalmente todas las ENFERMEDADES URINARIAS. Premio con medallas de oro en la Exposición de Barcelona, 1888 y Gran Concurso de París, 1889. Veintiseis años de éxito creciente. Únicas aprobadas y recomendadas por las Reales Academias de Barcelona y Mallorca varias corporaciones científicas y renombrados prácticos diariamente las prescriben, reconociendo ventajas sobre todos sus similares.—Frasco 14 reales.—Farmacia del Dr. PIZÁ, Plaza del Pino, 6, Barcelona, y principales de España y América. Se remiten por correo anticipando su valor.

Pedid Sándalo Pizá.—Desconfiad de imitaciones.

MADRE DE DIOS

ALMACENES DE MADERAS

y fábrica de aserranías, con máquinas alternativas, circulares y de cinta más perfeccionadas hasta el día

Cayetano Pesini.

Castillo, 14 y 16 y San Lorenzo, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37 y 39.

Pino de tea de América, pino rojo y blanco del Norte, pinzapa del Canadá y abeto de Fiume, en tablones, tablas, barrotes y demás medidas corrientes en el comercio y la industria.

Pino portugués en tablones, tablas, forros, tabloncillos, ripias, barrotes y traviesas para el ferrocarril.

Pino del país en las mismas dimensiones y cuantas clases especiales se deseen.

Rollizos de todas las medidas corrientes en construcción y postes telegráficos.

Contratas de importancia para el suministro de minas en rollizos y tablas.

Cajonería para toda clase de industria en grande y pequeña escala.

Abastecimiento de madera preparada para las fábricas dedicadas exclusivamente á cajonería de envase.

Aserrín de madera en grande y pequeña escala.

Explotación directa de pinares en España y Portugal.

Dirección telegráfica registrada: "CONSTRUCCIONES."

NUEVO DIARIO DE BADAJOZ

Periódico político y de intereses generales.

ES EL DE MAYOR CIRCULACIÓN EN BADAJOZ Y SU PROVINCIA.

Interesantes telegramas de los asuntos de actualidad.—Notables artículos y poesías de los mejores escritores españoles y extranjeros.—Información de todos los pueblos de la provincia.—Información local con las noticias más importantes del día, etc., etc.

SUSCRIPCIÓN: 1'50 PTAS. MES; TRIMESTRE 5.

Nuevo Diario de Badajoz

Memoria justificativa de la propuesta del plan de ferro-carriles secundarios que hace la Diputación provincial de Badajoz

La considerable extensión de esta provincia y su riqueza en cereales, caldos y ganado así como en corchos y minerales hacen comprender á la simple inspección del mapa que no es posible satisfacer sus necesidades con una línea ni con un grupo solo de ferro-carriles secundarios, aún contando con el de Peñarroya á Fuente del Arco que recorre 41 kilómetros en un rincón meridional de la provincia.

Los ferro-carriles de vía normal que hoy cruzan la provincia, uno va de E. á O., el de Ciudad Real á Badajoz y otro de N. á S., el de Cáceres á Zafra, donde se bifurca para dirigirse á Sevilla y Huelva, dividiendo esta provincia en cinco zonas cuya extensión superficial y densidad de población es la siguiente:

La 1.ª zona, al Noroeste, limitada por Portugal, la provincia de Cáceres y los ferro-carriles de Ciudad Real á Badajoz y Cáceres á Mérida, abraza una extensión superficial de 2.477 kilómetros cuadrados, con una población de 27.975 habitantes que corresponden á 11 por kilómetro cuadrado.

La 2.ª, del Sudoeste, al Sur de la anterior, entre Portugal y los ferro-carriles de Badajoz á Mérida y de aquí á Huelva tiene 5.922 kilómetros cuadrados y 209.633 habitantes que dan una densidad de 33 por kilómetro.

La 3.ª de forma triangular, al mediodía, entre los ferro-carriles de Zafra á Sevilla y á Huelva abraza 1945 kilómetros cuadrados con cincuenta y tres mil trescientos nueve habitantes y 27 por kilómetro.

La 4.ª, al Nordeste, entre el ferro-carril de Cáceres á Mérida y el de Mérida á Ciudad Real lindando al Norte con la provincia de Cáceres y al Este con la de Ciudad Real tiene 5.229 kilómetros cuadrados y 84.065 habitantes que dan una densidad de 16 almas por kilómetro cuadrado.

Y la 5.ª, al Sur de la anterior entre los ferro-carriles de Mérida á Ciudad Real y de Mérida á Sevilla abraza 6.320 kilómetros y una población de 155.372 que corresponden á 24 habitantes por kilómetro cuadrado.

Por el examen de las anteriores cifras comparadas con la extensión que tienen las distintas provincias de España se vé que las zonas menores que son la primera y tercera tienen más superficie que la provincia de Guipuzcoa y que hay de seis á once provincias en España que no abrazan la extensión que cada una de las zonas segunda, cuarta y quinta demostrando esto que las múltiples y variadas necesidades de toda esta provincia exigen las varias vías férreas secundarias que propone la Diputación estimando sin embargo que la más preferente y de más urgente realización es una que abarcando las dos primeras zonas anteriormente nombradas se dirija de Norte á Sur desde San Vicente á Fregenal con un ramal de Olivenza á Almendralejo y que como también de importancia, para las otras zonas, se indiquen las siguientes: una de Chillón en la provincia de Ciudad Real á Logrosán en la de Cáceres dentro de la zona Nordeste; otra de Zafra por Villanueva de la Serena á la provincia de Toledo cruzando las dos zonas del Sudeste y Nordeste;

otra de Zafra á Villanueva del Fresno en la zona Sudeste; otra de Berlanga (en el ferro-carril de vía estrecha de Peñarroya á Fuente del Arco) á Cumbres en el de Zafra á Huelva comprendido casi todo en la meridional; otra de Almorchón á Naval Moral de la Mata en la provincia de Toledo en la zona Nordeste y otra de Campanario por Llerena en la zona Surdeste que siga en la meridional hasta Fregenal.

De la impresión del mapa adjunto en el que se señalan con tinta roja las carreteras y en negra las líneas férreas que se proponen y las que están en explotación se desprende una observación importantísima y es; que todas las vías menos la transversal de Chillón á Logrosán tienden á dar salida hácia el Norte y hácia los puertos de Huelva y Sevilla que es precisamente la marcha que llevan en su exportación los productos exuberantes de esta provincia. Esta tendencia debe pues tenerse muy presente para acortar todo lo posible las distancias que han de recorrer los productos agrícolas y pecuarios así como las lanas y corchos, á fin de que abaratándose sus productos puedan las primeras ponerse en buenas condiciones de precio en los mercados de consumo y ofrecerse ó obtenerse los segundos por las fábricas á precios menores de los que actualmente tienen por lo costoso del acarreo hasta los ferro-carriles que tenemos en esta provincia.

Se ve también por el mapa, que no son pueblos aislados que piden ramales para unirse á los ferro-carriles existentes sino robustas ramas en extensas comarcas cuyos pueblos situados á gran distancia de aquellas vías de comunicación se unen para proponer un ferro-carril que, recorriéndolos, dé á todos salida hácia los mercados naturales que ya se han mencionado. Todas estas reflejan la misma aspiración evidenciada en las diferentes reuniones de Alcaldes y Diputados que han tenido lugar para hacer las propuestas á la Diputación; y si al parecer hubo lucha en esta última Corporación no fué porque las diferentes líneas tuvieran intereses encontrados, sino porque considerándolas todas como necesarias y comprendiendo que por mucho que se quisiera favorecer á esta provincia no era posible que el Estado amparase á todas las vías, había que fijar cuales habían de ser las preferentes y de más inmediata realización.

Vamos ahora á estudiar cada uno de los ferro-carriles secundarios que esta Diputación propone, teniendo que hacerlo muy á la ligera en lo que respecta á su aspecto económico por la falta de datos comerciales que la penuria del tiempo no ha permitido reunir pues que la Diputación ha tomado sus acuerdos el día 27 de Septiembre.

Ferro-carril de San Vicente en la línea de Malpartida hasta Fregenal en la de Zafra á Huelva con un ramal de Olivenza á Almendralejo. Longitud total 277 kilómetros.

Atraviada de Norte á Sur por su centro las zonas occidentales de la provincia ó sean las del Noroeste y Sudoeste que tienen una extensión de 8.899 kilómetros cuadrados con una población de 297.607 almas que

dan una densidad de 28 habitantes por kilómetro cuadrado.

La línea principal que se propone va de Norte á Sur llevando la misma dirección que el ferro-carril de Cáceres á Zafra pero á tal distancia que no puede considerarse como paralela en el sentido que fija la regla 3.ª de la circular de 6 de Agosto último pues que el paralelismo no es á corta distancia sino á 45 kilómetros en donde más se acercan que es en la parte septentrional y á más de 60 en la meridional medidas ambas en línea recta.

Esta dirección es también la que piden los pueblos interesados de estas dos zonas, que en la reunión celebrada por sus representantes en el Palacio municipal de Badajoz el día 14 de Septiembre la proclamaron como la única que satisfacía sus necesidades. Está además indicada por los intereses particulares de cuatro empresas de diligencias que recorren hace años los trayectos de Badajoz á San Vicente, por el Norte, de Badajoz por Olivenza á Villanueva del Fresno, por el Sur, á lo largo de la frontera portuguesa y dos de la misma capital, por Albuera, Almental y Barcarrota á Jerez de los Caballeros, la cual en ocasiones se ha prolongado hasta Fregenal, advirtiendo que estas empresas son las únicas que hay en la provincia de Badajoz, aparte de los coches que van de las estaciones ferro-carrileras á los pueblos más inmediatos cuya circunstancia demuestra la razón con que defienden los pueblos occidentales de la provincia su pretensión. Y las vías que se proponen sustituirán á estos medios de locomoción pues que recorren análogos trayectos comunicando con la capital todas las poblaciones que hoy recorren las diligencias y algunas más.

El trazado cuyo punto de partida creo debiera ser algunos kilómetros más al Este de San Vicente cuando entra la vía férrea en la cuenca del Albarragena por sus orígenes (como se indica en el mapa) para tomar la divisoria de aguas con el Gévora y acercarse á Alburquerque situado cerca de esta en la vertiente al secundario. De este punto, un afluente al Albarragena que es el arroyo de las Mallas podría permitir la bajada á este río para cruzarlo por medio de un puente de 20 metros y acercarse á Villar del Rey en la Ermita de N. S. de la Ribera dejando á su izquierda las sierras de Painiego Jabaliega que corta este río y en cuya entrada por la parte superior está el grandioso pantano recientemente construido. De Villar del Rey hasta el frente de Badajoz ninguna dificultad topográfica se presenta para hacer una buena traza; pero aquí nos encontramos con el río Guadiana que debemos atravesar, para lo cual pudiera faldarse el cerro de San Cristóbal como lo hace la carretera de Badajoz á Alburquerque y cruzando la avenida que conduce á la Estación y después la carretera de Portugal, pasar el río Guadiana por los antiguos molinos de Macías y el llamado turbina en la misma presa, donde el cauce presenta la roca al descubierto y que por esta causa había de hacer económica la cimentación del puente. La longitud de esta obra en este sitio no había de alcanzar, en mi concepto, ni el mínimo que el Sr. In-

geniero Jefe de Obras públicas indica en su propuesta de ferro-carriles secundarios y se me permitió discordar en esta parte, amparado en mi avanzada edad y en la observación del río durante los cuarenta y un años que llevo de permanencia en Badajoz al servicio de la Diputación. Por otro lado, el asunto es de tal importancia que considero un deber imperioso para mí, como funcionario provincial y como ciudadano, aportar según mi leal saber y entender cuantos datos puedan ilustrar á la Comisión técnica que ha de estudiar el complicado asunto de los ferro-carriles secundarios y cuantos en lo sucesivo pudieran presentarse para cruzar el río Guadiana, especialmente en Badajoz.

Desde que este río abandona el accidentado terreno del Nordeste de la provincia y entra por Villanueva de la Serena en una anchurosa vega, el cauce por el que discurre su caudal ordinario que es muy escaso, tiene una gran anchura y una pequeña profundidad exigiendo puentes de 500 á 600 metros de longitud en los puntos en que los hay que son Medellín, Zarza, Mérida y Badajoz con una altura media de una docena de metros. El puente de fábrica de Medellín reconstruido en el siglo 18 á pocos metros por cima del antiguo (del que hay algunos restos) tiene cimentadas sus achas pilas sobre cascajo que las avenidas de 1860 y 1876 arrastraron en parte quitando algún apoyo á tan macizas pilas, las cuales conservaron su estabilidad por la gran extensión de su base y por que el río se desbordó por su orilla derecha en la anchura de unos 100 metros. El puente de la Zarza para paso del ferro-carril, que es de tramos de hierro sobre pilas de fábrica tiene profunda la cimentación y tan costosa que á una pila se le apellida del millón porque sus cimientos costaron próximamente esta cantidad. El puente romano de Mérida que resistió dos mil años, perdió en la avenida de 1876 algunos de sus arcos, y el que sirve más abajo para paso del ferro-carril está construido como el de la Zarza y es de construcción posterior á dicha inundación habiendo ya sufrido sin embargo algunas avenidas bastante importantes.

Ultimamente el puente de Badajoz reconstruido hácia el siglo 16 ó 17 y últimamente después de 1876 en que una avenida arrastró varios arcos de la mitad derecha, tiene la izquierda (del lado de Badajoz) cimentada indudablemente sobre roca, pues que, contra lo que sucedió en el otro lado, resistió sin daño alguno las avenidas de 1860 y 1876 especialmente la última, además de que lo demuestran las rocas que están al descubierto poco más abajo y las que sirven de asiento á la presa del molino de Macías. En esta última avenida (que presencié) las aguas tomaron una altura sobre el estiaje de unos 12 metros pasando por encima del pavimento del puente excepto en su parte central que tuvo en seco unos 20 metros de longitud porque sus rasantes estaban en rampa hácia este punto. Llegó el nivel máximo de sus aguas á la entrada de la calle de Palmas inundando enteramente la Plazuela de la Cruz, la Alameda Vieja y toda la carretera de Ronda interior hasta la batería de salvas, durante

esta máxima altura pocas horas pues pronto descendió como medio metro cuando indudablemente se produjo la caída de los arcos del lado derecho que nadie pudo presenciar porque debió suceder á media noche.

Para explicar las condiciones del sitio en que creo factible el puente quisiera acompañar un croquis; pero esto no me es posible por el poco tiempo de que dispongo y suple con exceso mi trabajo el plano de Badajoz que el Depósito de la Guerra publicó en 1873 y que la Comisión técnica puede fácilmente consultar.

El emplazamiento que propongo para el paso del río, cruzándolo por las ruinas del molino de Macías que están 600 metros más abajo del puente actual, tendrá contando con sus avenidas una longitud de 760 metros desde la carretera de Portugal hasta la orilla izquierda y la obra de fábrica podría reducirse á menos de 500 metros que tiene el puente actual, aprovechando entonces para la fábrica en casi toda ó en toda su longitud la parte de cauce en roca que de este lado ofrece el río, si se construye, como es de suponer, de tramos de hierro sobre ligeras pilas de fábrica que no presentarían los anchos obstáculos de las pilas y de los arcos de medio punto que tiene el puente actual.

En este punto me aventuro además á iniciar la idea de un encauzamiento apesar de los graves inconvenientes que este medio ofrece y que solo una inteligente meditación y estudio sobre el terreno pudieran resolver. Este encauzamiento podría obtenerse á poco coste por medio de una estacada y plantación en la orilla derecha del río desde el puente actual hasta el que propongo para que este presentara una menor longitud y un desagüe mayor que aquel. Que esta obra resistiera las avenidas y defendería el terraplen que había de formar la avenida derecha del puente, creo poder demostrarlo con el examen del plano dicho del depósito de la guerra y con mis propias observaciones que aunque modestas creo sean de interés en el asunto.

Se puede ver que el río Guadiana choca contra el cerro de San Cristóbal situado en la margen derecha á 400 metros aguas arriba del puente actual, haciendo variar su dirección hácia las murallas de Badajoz, que en el cerro del Castillo le presentan resistencia y le hacen marchar á lo largo de la población.

Hasta hace pocos años, el agua del río lamía el pie del cerro dicho del Castillo no permitiendo el paso por esta orilla donde hoy hay hecha una anchurosa carretera con los escombros de la ciudad, que no sabemos si resistirá una avenida como la de 1876. También por debajo del puente estaba descarnada la muralla y hoy se encuentra oculta por escombros arrojados después en gran cantidad. Algo contribuye á dicho cambio de dirección el río Gévora que por la orilla derecha desemboca en Guadiana, pero no es tanto como parece, porque en aguas ordinarias, el Gévora es de insignificante caudal y nada influye en el cauce mínimo del Guadiana, y en las avenidas extraordinarias sobrevienen éstas dos ó tres días antes que las del Guadiana y no hacen salir á éste de su cauce ordinario. Este

cambio de dirección se pudo observar perfectamente en los dos ó tres días siguientes á la gran avenida de 1876, cuando necesidades imperiosas imponían el paso del río en pequeñas barquichuelas, las cuales partían del pie del cerro de San Cristóbal á 500 metros del puente y á fuerza de remo tomaban la dirección normal que la corriente de las aguas permitía, y cuando ya habían cruzado los dos tercios del río, la fuerza de este arrastraba la embarcación con violencia tal hacia el puente que el público tenía momentos de angustia mientras que los barqueros dejándose llevar de la corriente, pero valiéndose de los remos como timón, conseguían atravesar oblicuamente la fuerza del agua y se encontraban pronto á 50 metros ó menos del puente y á menor distancia de la orilla izquierda donde ya el ímpetu de la corriente estaba más debilitado.

Puede por lo tanto asegurarse que el río Guadiana en el emplazamiento que me atrevo á proponer hace su mayor fuerza hacia su izquierda y que por la derecha van mansas sus aguas pudiendo defenderse su orilla siempre que al puente que se construye se le dé el desagüe que exigen las avenidas como la de 1876 y que hoy presenta el puente actual con la prolongación hecha posteriormente, aumentando sus arcos y haciendo ojos circulares en las enjutas.

Se objetará, sin embargo, que si el río arrastró varios arcos por el lado derecho sería porque la fuerza de la corriente era grande por este lado; pero esta objeción creo se contesta satisfactoriamente manifestando que los arcos derribados estaban fundados sobre cascajo, el cual fué arrastrado por el agua, cuya velocidad era tan grande como la presión de doce metros que la producía.

Expuestas, aunque prolijamente, las razones, algunas quizás estemporáneas en que fundó el emplazamiento y magnitud del puente sobre el Guadiana, seguiré describiendo el trazado que creo puede seguirse para la línea de que me estoy ocupando.

Al salir del puente, el terreno se presenta muy llano y apropiado para establecer á las puertas de Badajoz la Estación del ferrocarril y tomar la dirección de Olivenza por los titulados Malos Caminos subiendo á la meseta donde están las viñas y fincas de recreo que exigirán una estación ó cuando menos un apeadero. Después sigue también buen terreno para cruzar en buenas condiciones el arroyo de Hinojales y más allá la rivera que viene de Valverde y llamada de los Frailes en Barcarrota cuyo arroyo habrá de pasarse más arriba de donde lo hace la carretera para salvar las alturas de Cuatrapós y presentarse á la vista de Olivenza. Dejando esta á la derecha se habrá de seguir hacia la aldea de San Benito huyendo de la Sierra de Alor que debe quedar al Oriente para acercarse en lo posible á Chelès y las minas de su término á fin de tomar la dirección de la carretera de Alconchel al puente de Borja y pasar por Higuera de Vargas, desde cuyo pueblo debe inclinarse hacia Zahinos y Oliva de Jerez población de gran importancia para llegar á la cabeza de partido, Jerez de los Caballeros. Una vez en esta ciudad ó mejor dicho al pie de la misma, pues que se encuentra á mucha altura, puede la traza atravesar el Ardila y tomar el arroyo Reventón para subir á Fregenal donde si bien termina hoy el ferrocarril se prolongará mañana hasta Cala en la provincia de Huelva para dirigirse directamente á Sevilla por el ferrocarril minero de vía estrecha que se halla en construcción desde dicho Cala á San Juan de Aznalfarache.

El ramal de la línea anterior que había de comunicar á Olivenza con Almendralejo pudiera muy bien pasar por cerca de Valverde de Leganés en la vertiente al arroyo de los Frailes para seguir por la cuenca de esta corriente según lo hace el trazado de la carretera de Olivenza á Rocamadour llegando á las inmediaciones de Barcarrota; desde cuyo punto faldeando las sierras de

Monsalud, se acercará al Almendral y La Torre llegando á tomar en Nogales la misma dirección que propone el Sr. Ingeniero Jefe en el ferrocarril de Almendralejo á Olivenza y por lo tanto pasando por Santa Marta, Villoalba y Aceuchal. La ligera variación que introduzco tiene por objeto hacer que la línea toque en Barcarrota, población de gran importancia por su riqueza pecuaria y corchera y por sus productos oleaginosos y á cuya población se sirve con un rodeo de unos seis kilómetros, que si bien afecta á las comunicaciones de Almendral, La Torre y Nogales en su marcha hacia Badajoz, en cambio sirve á Salvaleón y Salvatierra, por cuyas poblaciones ha de pasar una carretera incluida hoy en el plan de las del Estado y antes en el de las provinciales. Tiene además esta variación la ventaja de que hace inútil la construcción de la carretera de Rocamadour á Olivenza.

En concepto del que suscribe pudieran aprovecharse para establecer las vías que abraza este grupo, los trozos de carretera siguientes:

Desde el Sur de Villar del Rey hasta pasar el puente sobre el río Gévora en una longitud de 20 kilómetros, sentando la vía en las carreteras de Villar del Rey al puente de Albarragena y de Valencia de Alcántara á Badajoz en el que puede utilizarse el puente de hierro sobre el río Gévora.

Desde las viñas de Badajoz en la carretera de Badajoz á Villanueva del Fresno hasta el arroyo de Hinojales utilizando 5 kilómetros ó más.

En el ramal de Olivenza á Almendralejo también pudiera establecerse la vía sobre algunos trozos de la carretera entre Nogales y su final si se atendiera solo á su traza vertical pero la proximidad de los pueblos y el gran movimiento que entre ellos existe hacen desistir de esta economía.

No obstante lo acabado de exponer, creo prudente abstenerme de tener en cuenta estas economías al hacer el presupuesto porque se compensan con las faltas que en estudios tan ligeros como el presente han de cometerse haciendo excepción del aprovechamiento del puente ó puentes sobre el río Gévora por su gran coste y encontrarse bastante lejanos de Badajoz lo que aminora la importancia de su paso ordinario que puede conciliarse con el cruce de los trenes.

La construcción de las vías de San Vicente á Fregenal y de Olivenza á Almendralejo, además de satisfacer la imperiosa necesidad de comunicarse los pueblos de estas dos zonas con la capital de la provincia, tiene la ventaja de acortar las distancias que hoy están obligados á recorrer para comunicarse con Sevilla y Huelva que son sus mercados meridionales y con Madrid y Barcelona. Badajoz tiene hoy un trayecto de 305 kilómetros para ir á Huelva en vez de 255 que tendría por Fregenal y otro de 301 para dirigirse á Sevilla.

Para marchar á Madrid su camino de hierro más corto es por Aljucen que alcanza 470 kilómetros cuando teniendo la línea á San Vicente ó mejor dicho al promedio entre la estación de esta villa y la de Herrernela, el recorrido se reduciría á 256 ó á lo más 260 kilómetros; de manera que Badajoz economizaría un recorrido de 50 kilómetros para ir á Huelva; 43 para Sevilla y 10 ó 14 para Madrid.

Los demás pueblos que están en las líneas propuestas al Sur de la capital tendrían comunicación directa con ella y con Sevilla, Huelva y Madrid, pudiendo además dirigirse á las cabezas judiciales de sus partidos excepto Barcarrota, cuya villa se une á Jerez que es su cabeza de partido por una buena carretera aunque pudiera aprovecharse del ferrocarril secundario marchando por Olivenza.

Demuestra por otra parte la importancia de este ferrocarril, el dato de que los Ayuntamientos interesados en su construcción y que llegan á constituir más de la cuarta parte de los de la provincia, ofrecen al Estado garantizar el 2 por 100 de interés ó sea el 50 por 100 de lo que este garantiza hasta cu-

brir el 4 por 100 del capital presupuesto en la ley de ferrocarriles manifestándose por las representaciones de los Municipios en una Asamblea de Alcaldes que la línea de que se trata aún suponiéndole un coste kilométrico de 100.000 pesetas, obtendría un interés superior al 6 por 100.

En cuanto al coste de ejecución de las obras del ferrocarril habrá de dividirse su longitud en dos partes por la diferencia que existe entre el coste de las obras de hierro y fábrica en unos y otros kilómetros de vía, considerando como de un coste máximo la explanación y obras de fábrica en los 36 primeros kilómetros desde San Vicente á Villar del Rey y los 79 últimos desde Alconchel á Fregenal y como de un coste mínimo las de los 162 kilómetros restantes.

El coste máximo kilométrico será pues:

Obras de tierra.
12.000 metros cúbicos á 1 peseta y 20 céntimos. 14.400

Obras de fábrica.
150 metros cúbicos de fábrica á 90 ptas., 13.500.
5 toneladas de hierro á 500 ptas., 2.500. 16.000

Vía.
45 toneladas de hierro para carriles y accesorios á 320 ptas., 14.400. 1.300 traviesas á 3 pesetas, 3.900. 1.200 metros de balaste á 2 ptas., 2.400. 23.200
Mano de obra y distribución 500 ptas.
Estaciones 1.500 ptas.
Gastos generales é imprevisos 500.

Coste máximo de vía por kilómetro. 53.600

El coste mínimo podrá ser:

Obras de tierra.
8.000 metros cúbicos á 1 peseta. 8.000

Obras de fábrica.
120 metros cúbicos de fábrica á 90 ptas. 10.800.
3 toneladas de hierro á 500 ptas., 1.500. 12.300

Vía.
Como en el caso anterior. 23.200

Coste mínimo de vía por kilómetro. 43.500

Con estos precios, el coste del grupo de ferrocarriles de San Vicente á Fregenal y ramal de Almendralejo será el siguiente:

115 kilómetros de vía de coste máximo á 53.600 pesetas. 6.164.000
162 id. id. de coste mínimo á 43.500 pesetas. 7.047.000
2 puentes sobre el río de los Frailes ó Valverde y sobre el Alcarache á 40.000 pesetas. 80.000
1 puente sobre el río Ardila. 60.000
1 idem sobre el Guadiana. 750.000
Total. 14.091.000

Que divididas por los 277 kilómetros de longitud total que tiene el grupo, resulta un coste medio de 51.000 pesetas por kilómetro.

Para apreciar la riqueza de los pueblos comprendidos en una faja de 10 kilómetros á derecha é izquierda de la vía y hasta de 20 para los pocos pueblos que no tienen otra salida, nos parece lo más aproximado á la exactitud consignar la población y cantidad con que dichos pueblos contribuyen anualmente á sostener las cargas del Estado por el concepto de inmuebles, cultivo, ganadería y consumos y que son las siguientes:

Número de habitantes en una faja de 20 kilómetros de anchura del ferrocarril. 143.109
Contribución anual

de los pueblos comprendidos en la faja anterior por inmuebles, cultivo, ganadería y consumos. 2.981.700

De manera que á cada habitante le corresponden 21 pesetas.

En la apreciación del tráfico, los datos que se han podido reunir son deficientes, no solo por falta de tiempo material sino por la inexactitud de los datos estadísticos. Así que, teniendo en cuenta las observaciones personales para rectificar los informes recibidos y suplir la falta de otros, consideramos que el transporte de ganados, cereales, lanas, caldos, corchos y otros productos de menor importancia ha de elevarse á 20.000 toneladas.

En cuanto al movimiento de viajeros, dada la actividad que en esta zona se observa y teniendo en cuenta los medios de locomoción que hoy se sostienen creemos que no bajarán de 25 á 30.000.

Con estos elementos, el producto de la línea por kilómetro será de 3.800 á 4.000 pesetas.

Ferrocarril de Chillón (Ciudad Real) á Logrosán (Cáceres) pasando por Siruela, Puebla, Talarrubias, Casas de Don Pedro, Navalvillar y Orellanas. Longitud en esta provincia, 83 kilómetros.

Este ferrocarril que según parece propone la Diputación de Ciudad Real, atraviesa de Surdeste á Noroeste la zona Nordeste de la provincia en dirección aproximada á la línea que separa los partidos judiciales de Puebla de Alcocer y Herrera del Duque que es precisamente donde se encuentran situados los pueblos más importante de ambos partidos excepto la cabeza del segundo que aparece como formando un grupo con algunos otros pueblos en la parte más montuosa separada además por una gran barrera de sierras que van casi de Oeste á Este al Sur de Herrera cuya barrera está cortada á pico para dar paso al río Guadiana que baja de Norte á Sur.

Los dos partidos de Herrera y Puebla comprenden una extensión de 3.006 kilómetros cuadrados de los 4.858 que tiene la zona Nordeste: la diferencia la componen la faja de terreno que limitan la provincia de Cáceres por el Norte y el ferrocarril de Badajoz á Ciudad Real por el Sur desde Mérida á Campanario y la gran dehesa de la Serena de riquísimos pastos y despobladas hasta hace poco por la prohibición que imponía la ganadería, cuya dehesa abraza una extensión de más de 600 kilómetros cuadrados. Esta tierra, cuyo cruce ó paso exige una jornada, es la que principalmente incomunica á estos partidos del resto de la provincia y habrá contribuido quizás en unión de lo despoblado en la parte de la provincia de Toledo hasta Navahermosa á que hayan quedado desiertas las subastas del ferrocarril de Almorchón á Talavera de la Reina.

La densidad de población en los dos partidos judiciales resulta de 14 habitantes por kilómetro cuadrado considerando que sus 42.251 habitantes están repartidos en los 3.000 kilómetros antes indicados.

El ferrocarril de Chillón á Logrosán para entrar en esta provincia creemos que se acercará á la importante mina del Borracho que está en explotación y pasando por delante de Garlitos atravesará la sierra de la Vera, que se interpone, por el puerto de Almagro descendiendo por la falda septentrional hasta Siruela desde cuya villa puede atravesar la estrecha y profunda vega por donde discurre el Guadalemar desarrollando su descenso y subida por los pequeños afluentes que hay á derecha é izquierda para pasar entre Puebla y Talarrubias ó buscar la cuenca del río Agudo al Norte de Siruela para subir á la planicie entre Talarrubias y Puebla desde donde el Arroyo Grande podrá servir para el trazado hacia Casas de Don Pedro cruzando el Guadiana en el punto más conveniente que será el escogido para las carreteras de Puebla de Alcocer á

Zorita y de Talarrubias á Casas de Don Pedro. Tomará después la divisoria entre el Guadiana y el Garlitas para llegar á Navalvillar de Pela por entre este punto y la sierra de Pela al otro lado de la cual se encuentran Orellana de la Sierra y Orellana la Vieja. De Navalvillar la traza podrá ser la misma que la de la carretera proyectada al Caserío del Rincón en la provincia de Cáceres.

En esta línea se presentan tres obras de fábrica importantes: una sobre el río Esteras que es común para las dos provincias de Ciudad Real y Badajoz y otras dos sobre el Guadalemar y sobre el río Guadiana que podrá servir también para las carreteras que de él pueden aprovecharse.

El coste de esta línea, calculándolo en análogas condiciones á las que hemos señalado como de mayor movimiento de tierra y más importantes obras de fábrica en el trazado de San Vicente á Fregenal pero aumentado aquí con los puentes sobre el Esteras, el Guadalemar y el Guadiana, lo calculamos de la siguiente manera.

83 kilómetros de vía completamente terminada á 53.600 pesetas. 4.448.800
Mitad del coste de un puente sobre el río Esteras. 30.000
Importe del puente sobre el Guadalemar. 80.000
Mitad del coste del de Guadiana. 250.000

Total. 4.808.800

Que divididos por los 83 kilómetros de longitud que tiene esta línea sale por un coste de 58.000 pesetas por kilómetro.

La riqueza de los pueblos comprendidos en una faja de 20 kilómetros de anchura tomando como línea media el ferrocarril la indican, como ya hemos dicho al tratar de la correspondiente al primer ferrocarril que se propone, por la población de la zona y la anualidad con que los pueblos interesados contribuyen á sobrellevar las cargas del Estado por el concepto de inmuebles, cultivo, ganadería y consumo que son los siguientes:

Número de habitantes en una faja de 10 kilómetros á cada lado de la línea. 30.728
Contribución anual que satisfacen los pueblos comprendidos en la anterior faja por inmuebles, cultivo, ganadería y consumos en pesetas. 490.400

De manera que á cada habitante corresponde 13 pesetas.

Del mismo modo que en el proyecto de ferrocarril de San Vicente á Fregenal son deficientes aquí los datos proporcionados para apreciar el tráfico probable por este ferrocarril estimando que el transporte de ganados y demás productos de los partidos de Herrera y Puebla será próximamente el de toneladas 15.000.

El movimiento de viajeros no será tan importante como en la primera línea propuesta estimándolo en unos 20.000.

De los anteriores datos se deduce que el producto bruto kilométrico de la línea será de 2.600 pesetas.

Ferrocarril de (Zafra) Los Santos á la provincia de Toledo, por Hornachos, Mengabril, Villanueva de la Serena, Orellanas, Talarrubias y Herrera del Duque. Longitud, 228 kilómetros.

Debe dividirse este ferrocarril en dos secciones: una de la estación de Los Santos en el ferrocarril de Mérida á Sevilla hasta la estación de Medellín en el de Ciudad Real á Badajoz y otra el trayecto paralelo de este ferrocarril hasta Villanueva de la Serena y la longitud restante hasta el límite de la provincia de Toledo en el puente Cijara sobre el río Guadiana.

En su primera parte tiene por objeto este ferrocarril acortar la distancia entre los ferrocarriles de

Ciudad Real á Badajoz y de Mérida á Sevilla, evitando á los pueblos interesados ó comprendidos en su traza, así como, á las comunicaciones de los partidos de Jerez, Fregenal y Zafra con los de Don Benito, Villanueva, Puebla, Herrera y Castuera, el rodeo que les impone el pasar por Mérida.

La primera sección cruza la zona Sudeste de la provincia por su parte más occidental y la segunda va á internarse en el centro de la del Nordeste cruzando el ferrocarril secundario que se ha descrito antes, de Chillón á Logrosán.

La extensión superficial de la parte de zona Sudoeste á que afecta el ferrocarril en su primera parte es de 4.860 kilómetros descontados los 360 que están al Sur del ferrocarril de vía estrecha de Peñarroya á Fuente del Arco y los 1.100 que quedan al Oriente de la carretera de Venta de Culebrín á Castuera porque de este lado no hay más poblados que los de Monterrubio y Peraleda que tienen inmediato el ferrocarril de Almorchón á Córdoba. La parte de la zona Nordeste, reducida también por la deducción de los 600 kilómetros cuadrados que tiene la Real Dehesa de la Serena, comprende 4.629, que unidos á los 4.860 de la zona anterior, componen 9.489 kilómetros cuadrados, en los que viven 176.385 almas ó sean 18 habitantes por kilómetro cuadrado.

El trazado de este ferrocarril habría de partir de Los Santos y por terreno bastante llano antes de llegar á Hinojosa del Valle iría á cruzar el río Matachel con un puente de 20 metros y subir al pie de Hornachos para faldear la ladera occidental de la sierra y atravesarla por donde se proyecta la carretera de Hornachos á la Estación de Guareña, y cruzando los ríos de Palomillas y San Juan sin grandes inconvenientes de trazado, ascender al cortijo de Lagarza situado en una depresión muy suave entre las sierras de Oliva y Lagarza, muy parecida á la de Puertollano en el ferrocarril de Ciudad Real. De este cortijo, el trazado es fácil faldeando las sierras de Lagarza y Perdígón, y pasando por Manchita para entrar en la llanura de Mengabril que continúa por Medellín y Don Benito hasta Villanueva de la Serena y paso del Guadiana; el cual por su mucha longitud y coste debe efectuarse de modo que se pueda utilizar también para las carreteras de Villanueva á Guadalupe y del mismo puente á Miajadas. Pasada esta obra, la traza debe subir por la orilla derecha del Guadiana para presentarse delante de Orellana la Sierra y de Orellana la Vieja, volviendo á poco á cruzar el Guadiana por el puente que, como el anterior, debe utilizarse también para la carretera de Puebla de Alcocer á Zorita así como para la de Talarrubias á Casas de Don Pedro. Desde esta obra sigue el trazado por la orilla izquierda del río, faldeando más adelante y por vertientes ásperas, las sierras de Herrera para torcer á la derecha por delante de Peloché á fin de llegar á Herarra del Duque y seguir la dirección que marca la carretera construida hasta el portillo de Cijara donde tiene que atravesar por tercera vez el Guadiana para entrar en la provincia de Toledo utilizando el puente de la indicada carretera de Herrera que se dirige á la de Navahermosa á Logrosán.

El cruce, tres veces del río Guadiana, haría casi imposible, por el coste de los puentes, la construcción de este ferrocarril si no vinieran á aliviarle de este gasto la necesidad de construirlos para las carreteras que se han mencionado. Son también de relativa importancia los puentes necesarios para pasar los ríos de Matachel y de Guadames.

En cuanto al coste kilométrico de este ferrocarril, en lo que se refiere á la explanación, puede tomarse como precio medio, el que como de mayor trabajo calculamos en la línea de San Vicente á Fregenal, pues si bien los kilómetros que faldean las sierras de Herrera han de ser más costosos por exigir gran movimiento de tierras, en cambio los trayectos desde Los Santos has-

ta Hinojosa del Valle y desde Mengabril á Villanueva son de escaso coste por recorrer la llanura arenosa del Guadiana, el cual facilita además piedra abundante para balaste.

El presupuesto en estas condiciones será próximamente el que sigue:

228 kilómetros á 53.600 pesetas.....	12.220.800
2 puentes sobre los ríos Matachel y Guadames. á 80.000 pesetas.....	160.000
Parte que corresponde del coste de los tres puentes del río Guadiana.....	750.000
Total.....	13.130.800

Que divididas por los 228 kilómetros de longitud corresponde un coste kilométrico de 57.000 pesetas.

La riqueza del terreno comprendido por los pueblos situados á derecha é izquierda de la línea en una anchura de 10 kilómetros por cada lado, se hará comprender manifestando como en los ferrocarriles anteriores los datos de población que tienen los pueblos y los tributos que pagan al Estado y que son los siguientes:

Número de habitantes de la faja de 20 kilómetros á lo largo de la vía.....	110.907
Contribución anual que satisfacen los pueblos comprendidos en esta faja por razón de inmuebles, cultivo, ganadería y consumos en pesetas.....	1.725.000
De modo que á cada habitante corresponden 16 pesetas.	

Para apreciar el tráfico probable en este ferrocarril nos atenemos principalmente á las observaciones personales y por comparación con otras comarcas de análoga riqueza suponiendo que el transporte de los ganados y mercancías de todas clases llegará á toneladas 18.000.

Los viajeros que han de transitar por esta línea dada la actividad que distingue á unos habitantes y el apego al terruño de los otros los calculamos en unos 22.000.

Deducimos de las cifras que anteceden que el producto bruto que ha de proporcionar esta línea por kilómetro será de 3.000 pesetas.

Ferrocarril de Zafra á Villanueva del Fresno. Longitud, 85 kilómetros.

Siendo esta línea una de las propuestas por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas nada tenemos que decir aquí, donde la mencionamos solamente para seguir el orden que tiene entre las indicadas por la Diputación, y para exponer en todos los estudios que comprenden estas, la población de la zona que abraza el trazado y la contribución que satisface por inmuebles, cultivo, ganadería y consumos cuyos datos son los siguientes:

Número de habitantes en una zona de 20 kilómetros de anchura del ferrocarril.....	54.355
Contribución anual de los pueblos comprendidos en la faja anterior por inmuebles, cultivo, ganadería y consumo, en pesetas.....	822.200
De modo que á cada habitante corresponden 15 pesetas.	

Ferrocarril de Berlanga á Cumbres por Ahillones, Llerena, Fuente de Cantos, Calera de León, Cabeza la Vaca y Fuentes de León. Longitud, 116 kilómetros

Esta línea atraviesa de Este á Oeste, la zona triangular de la provincia que como se ha dicho tiene 1945 kilómetros cuadrados y una densidad de población de 27 habitantes por kilómetro cuadrado.

Pone en comunicación tres ferrocarriles. Bifurcando del de Peñarroya á Fuente del Arco en la estación de Berlanga se dirige á Llerena

acortando el trayecto del movimiento en dirección á Mérida y pasando después entre Fuente de Cantos y Montemolín uno estos pueblos con los de Calera, Cabeza la Vaca y Fuentes de León terminando en el ferrocarril de Zafra á Huelva para que puedan tomar la dirección á este último puerto.

El trazado es bien fácil desde Berlanga á Llerena, en tierra bastante llana. Desde esta ciudad el terreno es más movido si se acerca á Montemolín donde el río Viar presenta una cuenca bastante accidentada pero no si se inclina á Fuente de Cantos situado en la meseta que forma la divisoria del Guadiana y Guadalquivir á cuyo río van las aguas del mencionado Viar. Al acercarse á Calera el terreno se accidenta más porque á poca distancia por el Sur corre la Sierra de Tentudia, la más elevada de la provincia y que sirve de divisoria del Guadiana y Guadalquivir, en cuya falda septentrional está sentada también Cabeza la Vaca pero en pendientes relativamente suaves que permiten una traza, ondulada si en su proyección horizontal, pero de poca pendiente en su perfil longitudinal y transversal.

Para pasar á Segura la vía tiene que salvar la divisoria por una depresión bastante profunda que la permite tomar una dirección paralela y próxima á la carretera de Santa Olalla á Fregenal hasta el puerto de Linarejos donde faldeando las vertientes orientales de la expresada divisoria (que en este punto abandona la dirección de Este á Oeste para inclinarse al Sudoeste) y cruzando las viñas de Fuentes de León, llega á este pueblo y descende luego á tomar el límite de la provincia de Huelva, llegando á poco á la Estación de Cumbres Mayores.

Ninguna obra de importancia requiere este trazado para pasar las corrientes de agua, porque las que cruza lo hace por sus orígenes; y si bien el terreno es más áspero desde Calera hasta Cumbres, en cambio es muy llano anteriormente por lo que pueden adoptarse para calcular el coste de su ejecución los precios máximos fijados para el de San Vicente á Fregenal. Sería pues su presupuesto aproximado el siguiente:

116 kilómetros de vía completamente terminada á 53.600 pesetas.....	6.217.600
---------------------------------------------------------------------	-----------

Como en los trazados anteriores nos limitamos aquí á exponer como signos de riqueza la población que hay en la zona de 20 kilómetros de anchura que atraviesa el ferrocarril y la contribución que pagan por inmuebles, cultivos, ganadería y consumos los pueblos comprendidos en la citada zona y que son:

Número de habitantes en una zona de 20 kilómetros de anchura del ferrocarril.....	69.449
Contribución anual de los pueblos de la misma faja por inmuebles, cultivo, ganadería y consumos en pesetas.....	827.500
De modo que á cada habitante corresponden 12 pesetas.	

El tráfico de esta línea lo apreciamos en cuanto afecta á los pueblos interesados directamente en este ferrocarril en 13.000 toneladas y en 18.000 viajeros que podrán producir una cantidad de 2.400 pesetas por kilómetro.

Ferrocarril de Almorchón á Naval-moral de la Mata. Longitud, 124 kilómetros.

Aunque este ferrocarril se halla incluido en el plan de los de servicio general con la denominación de Almorchón á Talavera de la Reina y que debe eliminarse como lo dispone la 1.ª regla de la circular de 6 de Agosto último, el acuerdo de la Diputación me obliga á mencionarlo solamente excusándome de indicar la traza que yo pudiera considerar como más conveniente porque los autores del proyecto de di-

cho ferrocarril han estudiado con más detenimiento el terreno y sus indicaciones á más de ser impertinentes tendrían que ser forzosamente muy vagas.

Supongo que esta línea tomará la dirección que indico en el mapa desde Almorchón por la dehesa de la Serena á cruzar el Zujar cerca de la confluencia con el Guadalquivir y subir á Puebla, Talarrubias desde donde tomará la orilla izquierda del Guadiana subiendo por ella hasta Peloché y acercándose á Herrera irá á buscar la provincia de Toledo por el Guadiana arriba.

En este supuesto y para poder comparar este ferrocarril con los demás de los propuestos por la Diputación expongo á continuación los siguientes datos:

Número de habitantes en una faja de 20 kilómetros de anchura del ferrocarril.....	25.918
Contribución anual de los pueblos de la misma faja por inmuebles, cultivo, ganadería y consumos.....	355.500

De manera que corresponde á cada habitante 14 pesetas.

Ferrocarril de Campanario á Fregenal por Quintana, Zalamea, Higuera de la Serena, Campillo, Valencia de las Torres, Higuera de Llerena, Montemolín y sus anejos Santa Marta y Pallares, Monesterio. Calera de León, Cabeza la Vaca, Segura de León, Fuentes de León y Bodonal. Longitud, 201 kilómetros.

Esta línea atraviesa por su centro la zona Sudeste de la provincia uniendo los puntos poblados del mismo y alcanzando á muy pocos más su influencia porque casi todos ellos se hallan á 20 kilómetros ó más de distancia. Su importancia en esta región es decir desde Campanario á Llerena se la da la unión que proporciona entre los ferrocarriles de Ciudad Real á Badajoz y Mérida á Sevilla evitando la gran vuelta que las comunicaciones de los partidos de Herrera, Puebla y Castuera con los de Llerena, Fuente de Cantos y Zafra tienen que dar hoy pasando por Mérida ó Peñarroya.

El ferrocarril entra por Llerena en la zona meridional comprendida entre los ferrocarriles de Sevilla y Huelva y sigue la misma dirección que la de Berlanga á Cumbres excepto en su terminación que lo es en Fregenal tomando el itinerario que habría de seguir el ferrocarril que uniera el de vía estrecha en construcción desde San Juan de Aznalfarache á Cala con la línea de San Vicente á Fregenal lo cual haría paralelamente á la carretera de Santa Olalla á Fregenal.

En su sección de Campanario á Herrera el trazado habría de llevar la misma dirección próximamente que las carreteras construidas desde Campanario á Quintana, de esta á Zalamea y de aquí á Llerena en la de Venta de Culebrín á Castuera.

Estas carreteras están construidas en terreno poco quebrado aunque algo movido porque en la longitud que abraza, la línea atraviesa varios regatos en los nacimientos del río Hortiga y varios afluentes del Guadames por cuya cuenca sube desde Higuera de la Serena al Campillo después del cual sigue ascendiendo á la divisoria de dicho río con el Matachel que tiene que atravesar y es lo más importante del trayecto para entrar en los terrenos relativamente llanos donde se encuentran los pueblos de Valencia de las Torres é Higuera de Llerena desde el cual hasta Llerena ha de cruzar el río Retín donde su caudal es poco considerable.

Al pasar de Llerena tiene que tomar la misma traza que el de Berlanga á Cumbres que ya se ha descrito separándose de él al pasar la divisoria del Guadiana y Guadalquivir al pie de Tentudia desde cuyo puerto habrá de llevar la misma dirección que la carretera de Santa Olalla á Fregenal dejando á

su izquierda á Fuentes de León y á su derecha á Segura y Bodonal.

El movimiento de tierras y las obras de fábrica que la construcción de este ferrocarril exige será aproximadamente el mismo que en la línea de Berlanga á Cumbres y adoptando los precios de este nos resulta el siguiente presupuesto:

201 kilómetros de vía completamente terminada á 53.600 pesetas.....	10.773.000
---------------------------------------------------------------------	------------

Del mismo modo y por análogas razones expuestas en el estudio de las anteriores líneas férreas expongo aquí como signos de riqueza la población de la zona de 20 kilómetros de anchura á lo largo del trazado y la contribución que satisfacen los pueblos de la misma faja por el concepto de inmuebles, cultivo, ganadería y consumos, cuyos datos son:

Número de habitantes en una faja de 20 kilómetros de anchura del ferrocarril.....	102.643
Contribución anual de los pueblos comprendidos en la anterior faja por inmuebles, cultivo, ganadería y consumos en pesetas.....	1.462.700

De manera que á cada habitante corresponden 14 pesetas.

Apreciamos el tráfico de esta línea considerando las circunstancias en que se encuentran los pueblos que comprende, en 16.000 toneladas y 21.000 viajeros, que darán un producto bruto de unas 2.800 pesetas.

Termino mi trabajo manifestando que habré cometido indudablemente inexactitudes y quizás ligeras contradicciones; pero lo apremiante del plazo en que debo presentarlo no me permiten salvarlas ni me ha dado tiempo para hacer un estudio detenido cuyas circunstancias espero se tengan en cuenta para disculparme.

Badajoz 5 de Octubre de 1904.

El Jefe de carreteras provinciales,
Florencio Gordo

IMPRENTA LA ECONOMICA

Meléndez Valdés, n.º 17.

BADAJOZ

Se hace toda clase de trabajos tipográficos á precios económicos. Obras de lujo, Folletos, Periódicos, Anuncios, Cartas, Memorandum, B. L. M., Tarjetas, Facturas, Membretes, Esquelas de participación de enlace y defunción, recordatorios, etc., etc.

Objetos de escritorio, libros rayados y papel fantasía

NUEVO DIARIO DE BADAJOZ

PERIÓDICO INDEPENDIENTE Y

DE INTERESES GENERALES

ANUNCIOS Á PRECIOS ECONÓMICOS.

Redacción y Administración:

MELÉNDEZ VALDÉS, N.º 17.

BADAJOZ.

Consejo á los Ayuntamientos que deben ser la representación de la Industria, el Comercio y la Agricultura.

Querer es poder; el que con fé quiere el bien de sus representados, **queriendo** llega al fin justo que se propone.

No importa al que **quiere** el número ni calidad del enemigo; su fin es construir no derribar. Reuniros bajo una sola bandera que por lema tenga «**Ade- lante**» y no esperéis que se convierta en estatua de sal el que mira hácia atrás, porque el que eso haga se fusila por cobarde.

Fijaros en el ejemplo de quien sin socios ni protección oficial ni numero- rio abrió camino desde el último rincón del Reino y construyó, no via estre- cha sino ancha, para el transporte del café torrefacto de **La Estrella**.

Esta industria **quiso**, fué á todas partes y hoy con capital y crédito, con fé, sin volver la cara llega á la aldea y villa, á la Ciudad y Corte, siempre con marcha vertiginosa porque **quiso** que su torrefacto fuera conocido como la última palabra de lo mejor.

Ni la política (enfermedad contagiosa) ni la envidia (gusano pequeño), ni la rémora administrativa (vicio de la sangre), ni la tributación (cosa que no asusta pero que dá miedo de los que la manejan), de nada se ocupó el torre- facta de **La Estrella**: **quiso** y pudo llegar á todas partes por via ancha decla- rándose después el Rey de los café.