

EL ECO DE EXTREMADURA.

PERIODICO DE INTERESES MATERIALES.

Año II.

Se publica los días 6, 12, 18, 24 y 30.
Su precio, en Cáceres, por un trimestre 14 rs., por un mes 5; fuera 18 rs. por trimestre.
Se admiten anuncios á precios convencionales.

Sábado 12 de Enero
de 1861.

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

Núm. 12.

ADVERTENCIA.

Para conocimiento de nuestros suscritores, publicamos los nombres de los señores que por deferencia á esta empresa han aceptado el cargo de corresponsal de la misma en los partidos que se cita.

D. Nicanor Fernández Bravo.—Logrosan.
D. Fidel Collazos.—Trujillo.
D. Norberto Daza.—Valencia de Alcántara.

Con mucho gusto damos cabida en las columnas de nuestro periódico al siguiente artículo, en que el Sr. D. Carlos Godínez de Paz comienza á tratar la cuestion del ferro-carril de nuestra provincia. Este importante trabajo es la prueba más evidente de que los hijos del país, que estudian y comprenden sus necesidades, se hallan prontos á ilustrar las cuestiones de más interés, las que disponen del porvenir de nuestra olvidada patria.

FERRO-CARRIL

de la provincia de Cáceres.

I.

Desde que en las Cortes Constituyentes me impuse el deber de ocuparme asiduamente de esta importante cuestion, no la he perdido un momento de vista y la he seguido en todas las fases que ha ido presentado. No me habia, despues, considerado con derecho, ni me he hallado en posicion, de haber tomado en ella una iniciativa poderosa en las regiones oficiales. Me habia simplemente limitado á escitar á toda clase de personas que han estado en posicion de volverla á promover y á ofrecerles mi apoyo en

cuanto pudiera ilustrarla. Sabia, con seguridad, que no habia quedado completamente perdida en las Constituyentes; y á la conviccion que de esto tenia, fundada en la justicia de nuestra causa en aquella ocasion, se agregaba la concesion de la línea de servicio particular desde Madrid hasta Malpartida de Plasencia, que, mas tarde ó mas temprano, tenia que venir á despertar la antigua cuestion del trazado de la línea de Portugal por la provincia de Cáceres. Comprendia, que la importancia de este trazado, haria pensar seriamente á todos en la prolongacion de la línea de servicio particular hasta las fronteras de Portugal, y que, no habria razon ni fuerza humana que pudiese evitarlo.

No me habia engañado. A la siguiente legislatura, se presentó una proposicion de ley al Congreso por los Diputados á Cortes de esta provincia, en la que se proponia una variacion completa en la línea votada hasta Malpartida de Plasencia, haciéndola partir de Toledo y prolongándola hasta Cáceres. Aunque esta proposicion de ley, votada por el Congreso de los Diputados, y que no era otra cosa, que la reproducción de un pensamiento de transacion que fué desechado en tiempo de las Constituyentes, no llenaba, ni los deseos de esta provincia, ni las condiciones de probabilidad de su construccion, era no obstante, la expresion de la necesidad de su prolongacion hasta la frontera, como medio de darle condiciones de existencia. Sin embargo, le faltaba la más importante, la independencia de toda otra línea, sin cuya circunstancia, era muy difícil que se hubiera aceptado por ninguna empresa como medio de llegar algun dia á constituir el trazado de la línea internacional. Por fortuna, la tal proposicion de ley, ni fué discutida por el Senado, ni por consiguiente llegó á sancionarse.

Posteriormente, la cuestion ha venido á su verdadero terreno, al único en que presenta condiciones de probabilidad de su construccion,

que es, al de su partida de Madrid y su conclusion en las fronteras de Portugal atravesando la provincia de Cáceres, por cualquier punto, porque esto es indiferente. Esta iniciativa pertenece al celoso Gobernador de esta provincia, cuyo honor me hago un deber en tributarle, y á la cooperacion de la Diputacion provincial y Diputados á Cortes de la provincia. Creo que con ella y con los estudios que contrataron y que parece se hallan concluidos, han comprendido su verdadera importancia y acercado la época de su realizacion.

En este estado esta cuestion, y discutida hoy en todos los terrenos y en todas las esferas y casi diariamente en la prensa periódica, no he podido resistir al deseo de tomar alguna parte, siquiera sea pequeña, en tan importante polémica, por lo mucho que interesa al porvenir de nuestra provincia. Debía por otra parte á la confianza y gratitud de mis paisanos, los cortos conocimientos que me vi obligado adquirir en esta materia para sostener su discusion en las Cortes Constituyentes, y sobre todo, mi conviccion; y no podia dispensarme de exponerlos hoy á su criterio, hoy, que al lado de los antiguos trazados, sancionados por el estudio de tanto tiempo, y por la conviccion de tantos hombres importantes en la materia, se levanta el proyecto de otro con grandes pretensiones, que, aunque importado por personas, respetables é importantes, si, pero estrañas á los intereses de esta provincia, no ha dejado de hallar algun eco entre algunos naturales de esta. Me refiero al proyecto de un ferro-carril transversal que partiendo de la línea del Norte, se intenta que atravesase las grandes y colosales divisorias del Duero, el Tajo, Guadiana y Guadalquivir hasta concluir en las provincias de Andalucía.

Aunque solo el simple conocimiento del nombre de tantas y tan gigantescas divisorias como se le hace atravesar, debiera ser bastante para arredrar á los mas atrevidos en esta clase de

= 68 =

que teneis á bordo una escogida tripulacion.

—Así es la verdad, y he logrado buenas pruebas de ello cuando la he visto luchar con los rigores del elemento en que estamos. Por esta parte, puedo aseguraros que nada echareis de menos.

—Creo que á vuestro lado tendré siempre más de lo que merezco, y más de lo que podía esperar.

—Agradezco vuestra atencion,—repuso el marino;—y ahora, si gustais, os acompañaré á vuestro departamento donde podreis descansar. No estais acostumbrado, segun me habeis dicho, á los viajes por mar; debéis por lo tanto reconciliar el sueño esta noche, y mañana estareis más fuerte para resistir las fatigas que suele causar el primer día de navegacion.

El señor Jaime hizo un movimiento, como si el cumplido de Ferrando contrariara su voluntad; pero este movimiento fué rápido y pasó desapercibido.

—Como gustais,—respondió.

—Podeis seguirme.

Y ambos personajes descendieron al camarote del contramaestre.

= 69 =

—Aquí estamos más seguros, y ya que no nos oyen,—dijo Ferrando,—os haré otro ofrecimiento. ¿Teneis cartas ó papeles que os puedan comprometer? Si los teneis, y quereis confiarlos á mi custodia, los guardaré.

—Amigo mío, gracias,—contestó el señor Jaime;—no he traído documento alguno que me comprometa. Los que poseia, los he quemado, porque ya no habia aplicacion que darles.

—Entonces habeis hecho bien.

—¿Os vais?

—Sí, os dejo para que descanséis.

—Gracias, capitán. Buena noche.

—Buena noche.

Ferrando subió otra vez á la cubierta.

Allí vió con indecible alegría que su barco montaba rápidamente el torno de Coria.

Los elementos se habian unido para favorecer aquel viaje.

El bergantín seguía hasta entonces con el aparejo que hemos dicho; pero el capitán mandó aumentar el ala de velacho por estribor, que vino á redoblar la rapidez de la marcha.

= 72 =

muy posible. El temor á un escándalo habria sujetado mucho á ese viejo miserable; pero si aquel sueño fué producido por un narcótico, el escándalo estaba evitado.

Dejó pasar breves momentos y añadió, encogiéndose de hombros y haciendo un gesto de indiferencia:

—Y bien, ¿á mi qué me importa la realidad de esos hechos?... ¿Acaso esa realidad menoscaba mi triunfo?... Y él la ama,—dijo cambiando de tono,—la ama, sí, puesto que le propuso celebrar con ella su matrimonio, antes de saber que yo era su amante. Apenas puedo comprenderlo... ¡Oh! no, no; no es posible, en su corazón no cabe tanta debilidad.

Un jay! de agonía, lanzado por Soledad, detuvo el vuelo de las ideas del marino.

La miró con fría indiferencia, y dejando caer la cortina se retiró de su lado murmurando:

—Acostúmbrate á padecer, que pronto morirán todas tus ilusiones.

Si Soledad hubiera despertado en aquellos momentos y hubiera observado el semblante de Ferrando, ¡qué desengaño tan cruel hubiera sufrido!

empresas, aun aquellos mismos, que se ilusionan y se entusiasman á la vista de los multiplicados y prolongados tuneles y de los colosales viaductos, todavia, sin embargo, hay quien cree posible y fácil hoy su realizacion y con él resolver satisfactoriamente la cuestion de ferro-carril de la provincia de Cáceres.

En artículos posteriores me ocuparé detenidamente de este nuevo proyecto, examinándolo bajo los puntos de vista, de sus dificultades, de su importancia respecto á los intereses generales del pais y de los particulares de esta provincia y sobre todo, con relacion á la posibilidad de su construccion hoy, que es el punto mas importante en la actualidad. En este artículo, me limitaré á demostrar la importancia del trazado que atraviese la provincia de Cáceres por cualquier punto, partiendo de Madrid y concluyendo en las fronteras del inmediato reino de Portugal.

Esta importancia no solo se conoce hoy, se ha conocido mucho tiempo antes que se pensara en España seriamente en la construccion de los ferro-carriles. Ingenieros ingleses estudiaron muy detenidamente este trazado por la derecha del Tajo hasta entrar en Portugal, muchos años antes que se hubieran hecho estudios formales de ferro-carriles entre nosotros; y ya entonces, manifestaron y se anunció, que era y sería el primero y mas importante ferro-carril de España. Después, cuando el Ministro de Fomento Sr. Reinoso, encomendó al ingeniero Sr. Nuñez de Prado los estudios de un ferro-carril al Sur de nuestra Península, que partiera de Madrid y atravesara las provincias meridionales, por los montes de Toledo á tocar en las costas, no se olvidó de encargarle tambien el estudio por esta provincia desde el pueblo de Calera siguiendo la corriente del Tajo por Cáceres, cuyos estudios completos, se presentaron á las Cortes Constituyentes y sirvieron para apoyar la proposicion de ley que presentaron y defendieron los Diputados de la provincia de Cáceres y Toledo. Si esta importancia, se halla evidenciada con numerosos datos y antecedentes, la conoce la provincia toda de Cáceres, y no sola esta provincia, sino la mayor parte de las de España, el Gobierno sobre todo, y hasta las personas mas competentes en la materia que se ocupan de esta clase de negocios en Europa.

Y, hé aquí, porque, no se ha abandonado ni podia abandonarse el pensamiento de construccion de este trazado, y porque, hoy, se presenta dominando todos los animos y hasta muy propicio en las regiones oficiales. Si; llegará á ser el gran camino de Europa, como se ha dicho, que empezando en Lisboa avance atrevidamente

hasta los Pirineos y la atraviese completamente hasta tocar en los helados desiertos de la Siberia: será algun dia al gran camino de la América para todo el continente europeo. ¡Cuán pobre es al lado de este gran porvenir que presenta este trazado, el de ese otro proyecto transversal, que atravesando montes, valles profundos y rios, tiene que ir arrastrándose violentamente por un laberinto de sinuosidades, describiendo multitud de curvas, parecidas, como muy oportunamente las calificó una persona muy entendida, á espirales contrapuestas, para irse á perder ó tropezar con otras líneas, ante las cuales ni aun siquiera se le dispensaria el honor de un mediano tributario!

Y el movimiento que se advierte hoy por esta causa, se halla impulsado, ademas por una circunstancia, que si bien dice poco, á favor de su importancia, habla mucho muchísimo á la esperanza de su realizacion. Esta circunstancia, es, ó la constituyen, los 80 millones del pico con que cuenta la provincia de Cáceres, para auxiliar á las empresas constructoras, por medio de acciones, obligaciones ó subvencion, y esto, indudablemente, ha estimulado y estimulará el interés de las sociedades constructoras, y hace probable, casi hasta la certeza, su construccion. Porque si en la mayor parte de las cosas, querer es poder, respecto á ferro-carriles, podemos sin dificultad volver esta frase por pasiva, diciendo, que poder es casi siempre querer.

Es indudable, pues, que está muy cercano el dia que esta gran línea se construirá ó con el carácter de servicio particular ó de general. No hay razon humana, ni sancion legal, que pueda impedirlo. Lo digo en las Constituyentes y lo puedo repetir hoy con mas conviccion: el valle del Tajo y la provincia de Cáceres, tienen que ser precisamente por donde se dirija la línea de servicio general que una á Madrid con Lisboa. Por cualquier otro punto, tiene que tener esta línea, cuando menos, cincuenta leguas mas: y cincuenta leguas de mayor distancia en una línea de servicio general, es un inconveniente insupportable, mas mañana que hoy y que representa un gasto anual en su movimiento, aunque este no sea excesivo, de casi la mitad del importe de su construccion. Esto sería insufrible para el comercio y el peaje, y, no habria como he indicado antes, ni razon legal, ni cuestion de paralelismo, ni inconvenientes de concesiones anteriores, ni nada en lo humano que pudiese evitar, aun construida ya y en explotacion otra línea entre los dos puntos extremos, el que se pensase seriamente en su construccion y se construyese sin remedio, la que indicase, esa importante mejora de la menor distancia de las

cincuenta leguas. Y esta verdad, se ve palpable hoy. Se sancionó la ley que marcaba el trazado de la línea de Madrid á Lisboa, partiendo de un punto de la línea del Mediterráneo, de Socuellamos ó Alcázar de S. Juan, por Ciudad-Real, Valle del Guadiana, Mérida á empalmar con la línea portuguesa. ¿Y qué sucedió despues de su sancion? Que la sociedad del Gran Central, á favor de quien se hizo la concesion, no quiso ó no le tuvo cuenta el construirla y retiró el depósito, creo que de 6 millones, que habia hecho para que se le hiciese la concesion. Despues, no se pensó siquiera por el Gobierno el sacarla á subasta pública, porque creyó, sin duda, que á pesar de haberse señalado una de las mayores subvenciones, la de 240.000 rs. por kilómetro, no habria licitadores; y si presentó un proyecto de ley aumentando la subvencion á 300.000 con la que se sacaron á subasta algunos de sus trozos que fueron rematados y adjudicados. ¿Qué indica, de parte del Gobierno, el hecho de no haber sacado á pública subasta la indicada línea con la primitiva subvencion? ¿Qué el proyecto de ley para su aumento? ¿Es que se habian reconocido posteriormente en ese trazado dificultades de primer orden que no se habian tenido presentes al votar la indicada subvencion? ¿O hubo algun grave error en el cálculo de su movimiento y porvenir que se evidenciase despues? Nada de esto hubo: se hallaban completos los estudios de ese trazado: hasta se presentó por el Gobierno un trazado longitudinal: los datos que indicasen los accidentes del terreno, para calcular sus perfiles, se hallaban en poder de los ingenieros del Gobierno ¿qué hubo, pues, para que no se sacase á pública subasta con la primera subvencion, cuando otras líneas menos importantes y mas difíciles, se habian construido y se estaban construyendo con menores subvenciones? Se observó sin duda por el Gobierno, se calculó por el mismo, lo que antes no se habia querido observar y calcular, y era, que con un trazado tan vicioso como el marcado para una línea de servicio general tan importante, no era posible que se presentase postor alguno á la licitacion, y antes de dar el espectáculo de una licitacion sin postores, en la primera, tal vez, de las líneas férreas de España, prefiría pedir á las Cortes el aumento de su subvencion para tener la seguridad de que los hubiese. Hubo, en efecto, quien se presentase á la licitacion; una sola proposicion, creo que se presentó, y eso, que casi el importe de la subvencion dada por kilómetro, bastaba para cubrir casi los dos terceras partes de su coste, aunque se le graduara por el mayor precio que tienen en España.

ese viejo loco; que osa medir conmigo sus débiles fuerzas... Héme aquí poseedor del resto de una raza maldita, cuya extincion juré. La presencia de la victima en este sitio despierta mi furor, y me hace desear que llegue la hora del sacrificio.

El marino se detuvo un instante en sus reflexiones, y fijó la vista en Soledad con más atencion.

Esta empezaba á agitarse en medio de su sueño.

Por la expresion dolorosa que habia tomado su semblante, podia deducirse que estaba bajo el influjo de una pesadilla.

Débiles quejidos se escapaban de su pecho y su corazon latia violentamente.

Sin duda en aquellas horas de descanso, estaba perseguida por la sombra de D. Juan.

Tan profundas eran las impresiones causadas en su mente por el notario, que el recuerdo de éste turbaba el reposo de su sueño.

¡Cuántas angustias debia sufrir!

—¿Si serán ciertos sus temores?—continuó Ferrando sumido en su contemplacion.—No me atrevo á creer lo que su candor me ha confiado, y, sin embargo, es

Concluida esta faena, Ferrando bajó á su camarote.

Levantó la cortina de una de las literas, y permaneció un rato sin movimiento.

Soledad estaba allí, y rendida por las impresiones fuertes y encontradas que habia sufrido en tan poco tiempo, se habia quedado dormida.

¡Qué hermosa estaba!

¡Cuánto hacia resaltar su belleza la palidez de su semblante!

Ferrando la contemplaba sumido en profundas reflexiones.

Pero sin que se conociera que la belleza de Soledad le causaba la más mínima impresion.

No habia interés, no habia pasion, en aquella mirada de hielo.

Y en verdad que esa mirada correspondia mucho á las ideas que cruzaban por su mente.

Eran ideas de odio, de venganza, de exterminio; ideas parecidas á las de D. Juan, cuando creia segura la pérdida de su victima.

—Ya la tengo en mi poder,—decia para sí,—ya la he arrancado de los brazos de

aparejo del medio al filo, acabaron de levar.

Volvieron á meter en viento ese mismo aparejo, con los juanetes, el trinquete y el puño de la mayor de babor, llevando solo á proa la trinquetilla, y el buque empezó á deslizarse rápidamente por las aguas del rio, que al pasar por sus costados murmuraban tristemente, como si dieran un á dios eterno á aquellos viajeros.

La primera maniobra estaba concluida, y Ferrando se dirigió de nuevo al señor Jaime.

Este permanecia en el mismo sitio, sin haber separado un instante su vista del fondo del camarote.

Su oscuro semblante estaba sombrío, y en su mirada podia estudiarse una amarga inquietud, nacida seguramente de profundos sufrimientos.

La llegada del capitan lo sacó de aquel estado, y su fisonomia experimentó un cambio completo.

—¿Observais nuestras maniobras, no es así, señor Jaime?

—Sí, amigo mío,—respondió el interpe lado tranquilamente,—observo con gusto

¿Y qué sucede hoy en su construcción? que apenas se aperciben sus trabajos: que los abruma la idea de la construcción de otra línea entre los dos puntos extremos de cincuenta leguas de menor distancia: que comprenden que es inevitable la construcción de esta otra línea más tarde ó más temprano. Lo dije también en las Consultas; no comprendo que haya sociedad posible que quiera ó le convenga interesarse en la construcción de una línea de servicio general, de un trazado tan vicioso, teniendo en frente la posibilidad de otra de cincuenta leguas menos. No comprendía que estuvieran tan mal con sus intereses, para emplearlos en una línea sin porvenir, en una empresa que tenía á su frente la mayor de las contingencias.

Así se explica ya todo: la no licitación por la subvención que se le señaló en un principio: el aumento de esta, sin justificación ostensible, ó al menos, sin haber probado antes, mediante la subasta, si era ó no suficiente: la falta de licitadores á pesar de habersele aumentado á una cantidad á que no había llegado ninguna subvención; y por último, la poca actividad y movimiento que se observa hoy en su construcción.

Frente á todo esto, vemos: varios proyectos de trazados por el valle del Tajo y esta provincia, con el objeto todos de unirse á la línea portuguesa; estudios completos, respecto algunos de ellos: esfuerzos notables de parte de las autoridades de provincia, Diputados á Cortes y otras personas importantes para llegar á su realización: generosos desprendimientos de parte de los Ayuntamientos y mayores contribuyentes de los pueblos, de casi todo lo que les ha quedado de la venta de los bienes de propios, para la construcción del ferro-carril: y por último, proposiciones de varias empresas para interesarse en su construcción. ¿Cómo se explica este gran movimiento, frente á frente y casi á la vista de los trabajos más ó menos importantes de la línea del valle del Guadiana? Es que está en la convicción de todos, que la línea por la provincia de Cáceres, sirve mejor los intereses generales del país: es que está en la conciencia de todos, que esta línea, se construirá á despecho de cuantos obstáculos se le han opuesto y se le opusieren: es en fin, que saben todos y mejor que nadie, cuantos están dedicados á esta clase de negocios, que la línea del valle del Guadiana, aun concluida y puesta en explotación, en nada puede perjudicar los intereses de la de Cáceres.

Pero al lado de esta convicción, nosotros, debemos tener otra tan fuertemente arraigada, para no esterilizar estos esfuerzos, y es, la de que no es posible hoy, ni en muchísimos años, otra línea por la provincia de Cáceres, que, la que partiendo de Madrid independiente de la del Mediterráneo, atraviese la provincia de Toledo por Talavera á Cáceres por el punto ó trazado más conveniente á unirse con la de Portugal. El que piense en otra cosa, desconoce completamente los asuntos de ferro-carriles y nos aleja de su realización. También los que, con pretensiones de localidad, intentan marcarle otra dirección que la indicada por sus puntos extremos.

Y por cierto que estas pretensiones, las más de las veces, ni se hallan fundadas en el interés. La opinión de que los ferro-carriles, solo sirven ventajosamente los intereses de las poblaciones que los atraviesan es una solemne vulgaridad. Muchas mayores ventajas sacan de ellos los pueblos que se hallan alguna distancia de la línea férrea y en medio de centros productores, que aquellos por donde atraviesa. Y esto que al parecer, presenta el carácter de una paradoja, es una verdad demostrada á la vez por la ciencia y por la experiencia. La razón de comercio, y de industria, como medio de alimentar las rápidas é importantes comunicaciones de los ferro-carriles, no existen, ni pueden existir, en los pueblos que atraviesa la vía, porque allí, ni se necesita del comercio ni de la industria, como auxiliares para los trasportes. Se reciben sim-

plemente los productos en sus estaciones, presentados por los mismos productores. Pero en centros más lejanos, es preciso reunirlos, conducirlos á las estaciones, y tiene por precisión que intervenir el comercio para estas operaciones, y desenvolverse cierta clase de industria, aunque no sea más que la indispensable para los trasportes: y para todo esto, se precisa la constitución de sociedades mercantiles y la afluencia consiguiente de numerario; y no es extraordinario el observar y se explica bien por las leyes económicas que rigen el mercado y regular el precio de las cosas, que ciertos productos, tienen más valor, en esos centros productores á diez ó doce leguas de distancia de la vía férrea, que los mismos productos, en los pueblos que atraviesa. La demanda y la oferta, que son los reguladores, las más de las veces, de el precio de las cosas, ejercer esa influencia y obran ese fenómeno económico. La demanda, á virtud de la razón de comercio que existe en esos centros productores, suele ser siempre mayor que la oferta, y de ahí, la frecuencia de el más alto precio de los productos en los centros productores lejanos á la vía férrea. La experiencia está apoyando también, este hecho, ó esta verdad económica. Ni Getafe, ni Pinto, ni Tembleque situados en el mismo trazado de la línea férrea del Mediterráneo, han mejorado en gran cosa su condición material. Otros que se hallan alguna distancia, y muchos á diez y doce leguas, han reportado muchas mayores ventajas, habiendo tomado su riqueza un desarrollo inmenso, por el comercio, la industria y el aumento de producción consiguiente á una demanda constante y siempre creciente.

Pero de este particular, y de los otros indicados me ocuparé con más extensión en artículos posteriores, en los que procuraré demostrar. Primero, que no es posible hoy otra línea férrea por la provincia de Cáceres, que la que partiendo de Madrid vaya á unirse con las de Portugal. Segundo, que este trazado, es el que mejor sirve los intereses generales del país, y los particulares de la provincia de Cáceres. Tercero, me ocuparé después de los varios proyectos, trazados y estudiados en la indicada dirección, comparándolos, bajo el punto de vista de sus ventajas y dificultades. Y por último, del proyecto de línea férrea transversal que antes he mencionado, deteniéndome en su examen, tanto como para mí merecen, las respetables é importantes personas de Béjar que firman el comunicado que ha publicado el periódico la Epoca en su número 3879, correspondiente al día 3 de Enero del presente año, en el que tratan y prometen ocuparse de este trazado.

Al ocupar la atención de mis paisanos con una cuestión tan importante, y en una circunstancia tan crítica, he tenido presente lo que debí á su gratitud en otro tiempo sosteniendo en otro terreno la misma cuestión. Creo que hoy, también me hará la justicia de juzgar mis convicciones de la manera que lo hizo entonces.

CÁRLOS GODINEZ DE PAZ.

GACETILLA.

El puente de S. Blas. La obra que este puente necesitaba con tanta urgencia, hace ya días que se emprendió con la mayor actividad y continuará del mismo modo hasta su conclusión. Nos alegran estas reformas locales que cambian el aspecto de nuestra población, y por ellas no podemos menos de felicitar á nuestras celosas autoridades.

A unos ojos negros. Tienes los ojos, niña,—de terciopelo,—ojos que á mí me gustan—por lo embusteros.—¡Ay! pobre y tonto—aquel que amores busca,—niña, en tus ojos.

Remitido.—«Aceite. El que se vende por los ambulantes en las calles es nocivo para el ol-

fato, en la luz y para el estómago en la comida, porque tiene mezcla de sebo.... no sabemos de que clase de animales, pero sí que ataca su uso á las regiones cerebrales y gástrica.

Convendría que los encargados de la higiene pública los sometiesen á un análisis y se aplicaran á los vendedores las penas que señala el Código á los que adulteran las sustancias alimenticias, para que sirviera de saludable escarmiento.»

Deseamos ver atendida una denuncia tan importante, y del nuevo Ayuntamiento nos prometemos el pronto y enérgico correctivo que tanto abuso necesita.

A las maestras de primera enseñanza. En su lugar oportuno anunciamos las *Nociones de sistemas y métodos de enseñanza*, que dedica á las maestras el ilustrado Director de la Escuela Normal de Barcelona, D. Odon Fonoll. Pálidos serían cuantos elogios hiciéramos de la obra del Sr. Fonoll, donde con los mayores detalles se da una instrucción esmerada y perfecta á las profesoras, que hallarán extraordinariamente facilitadas sus tareas en el libro que con el mayor gusto dejamos recomendado.

El tiempo. Por fin pasó el temporal, y, á juzgar por el riguroso frío que estamos sufriendo, esta vez no habrá aquello de:—*Hace que se vá y vuelve.*

REMITIDO.

Sr. Director de *El Eco de Extremadura*.

Talaveruela 24 de Diciembre de 1860.

Muy señor mío y de toda mi consideración: puesto que V. al publicar el prospecto de su apreciable periódico demostró interés en sacar á la clase de Secretarios de la postración en que se halla, añadiendo que sus columnas estaban abiertas á la juventud aplicada, me aliento yo, el más oscuro, el menos competente de aquellos, esperando que V. consienta la publicación de las mal trazadas líneas que encaminadas á dicho objeto voy á poner.

Cuando los órganos de la tan abatida cuanto olvidada clase de Secretarios de Ayuntamiento, con un celo digno de todo elogio, han clamado incesantemente por medio de la prensa, para que se la dispensen las consideraciones á que, como tantas otras del Estado y por tantos títulos, es acreedora; cuando el digno Sr. Gobernador de esta provincia, bien penetrado de la inmensa importancia de dicha clase y del excesivo trabajo que pesa sobre ella, por los muchísimos y complicados asuntos que está llamada á desempeñar, ha tenido á bien dictar algunas reglas más ó menos enérgicas, para mejorar en parte la desgraciada posición que hoy ocupa, y cuando, en fin, todos estábamos impacientes por conocer el día en que el Gobierno de S. M., convencido de la importancia que tiene entre todas aquellas que componen la organización administrativa, en atención á sus dilatadas atribuciones, todas ellas del mayor interés, tendiese una mirada protectora sobre nosotros, fijando definitivamente por medio de una ley y de un modo decoroso la estabilidad y destinos de unos empleados, que tanto influyen en la buena administración de los pueblos; hemos leído el *Proyecto de Ley*, presentado por el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, sobre organización y atribuciones de los Ayuntamientos. En mi entendimiento no cabe hacer un juicio crítico del proyecto en conjunto, ni en sus detalles; tampoco sabré decir si tales ó cuales variaciones introducidas en la nueva ley y comparadas con la vigente, producirán los resultados que se esperan; limitare, pues, mi pensamiento, á señalar los inconvenientes que en lo relativo á la destitución de Secretarios han de surgir, y para la necesaria estabilidad de estos, muy importante, así á la buena gestión de los intereses municipales, como para los del Estado en general, si no se modifica algún tanto el sentido incondicional y absoluto del artículo 469 de dicho proyecto, que dice así: «La destitución de los Secretarios de Ayuntamiento será válida cuando

lo acuerden dos terceras partes de la totalidad de concejales, en cuyo caso se dará cuenta al Gobernador de la provincia acompañándole copia del acta.»

Por mas que conozcamos los buenos deseos y respetemos las consideraciones que habrán guiado al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion, no están satisfechos completamente los nuestros; porque segun el citado artículo, pueden los Ayuntamientos siempre y cuando les venga en voluntad, con motivo ó sin él, destituir á sus Secretarios, no dejando á estos el menor recurso contra un acuerdo, que si alguna vez es justo y conveniente, las mas de ellas es debido á las maquinaciones de ciertos caciques de los pueblos, que, queriendo monopolizarlo todo en su provecho, encuentran obstáculos insuperables á sus ambiciosos fines en la pureza, integridad y rectitud de los Secretarios. Como generalmente esos hombres por su posicion ejercen suma influencia en las localidades y dirijen á su modo la opinion, para que la eleccion de concejales (especialmente en pueblos de corto vecindario) recaiga en personas que les son adictas, los Secretarios estarán supeditados á ellos, si quieren conservar sus destinos. ¿Y de este modo los desempeñarán estricta y legalmente? No, porque de hacerlo así no pueden llenar los deseos de los que los manejan, y de no llenar esos deseos se verán en el lamentable caso de tener que abandonar sus puestos por delicadeza.

Este mal desaparecería por completo estableciendo en la ley una medida que robusteciera la inamovilidad, é hiciera que la destitucion ó separacion no se decretase sino en virtud de expediente, en que resultaran motivos bastantes á juicio del Gobierno de S. M., y dándose medios de defensa al interesado.

(Concluirá.)

MERCADO DE ESTA CAPITAL.

Precios medios.

Table with 2 columns: Item name and Price (Rs. vn.). Includes items like Fanega de trigo, cebada, avena, centeno, garbanzos, arroz, patatas, aluvias, aceite, vinagre, aguardiente, and vino.

SECCION OFICIAL.

BOLETIN DE VENTAS DE BIENES NACIONALES.

BIENES DE CORPORACIONES CIVILES.

Propios de Aldehuera y Galisteo.

Remate para el 8 de Febrero, en esta Capital y en Plasencia.

Número 3306.—El monte alto y derecho de apostar en la dehesa Patúa, término de Aldehuera y Galisteo; de 250 fanegas de marco real. Se tasa, con inclusion de 25 encinas, en 1.750 rs. en venta y 50 en renta. Se capitaliza en 1.125 y se subasta por los 1.750.—Escribano D. J. Enciso.

Propios de Salvatierra de Santiago.

Remates para el 8 de Febrero de 1861, en esta Capital y Montanechez.

Número 3303.—Un terreno, sitio del Molino de Viento, término de Salvatierra, de 2 fanegas de marco real, de 3.ª calidad. Tiene servidumbre de coladas para fincas de dominio particular. Se tasa en 625 rs. en venta y 25 en renta; está arrendado en 112 rs., y se capitaliza y subasta en 2.520 rs.—El mismo escribano.

Número 3304.—Un egido llamado los Mártires, término de Salvatierra, de una fanega de marco real, de 3.ª calidad. Hay varias zahurdas de dominio particular y tiene la servidumbre de entrada á otras fincas. Se tasa en 500 rs. en venta y 21 en renta. Se capitaliza en 450 y se subasta por los 500 rs.—Escribano D. B. Lopez.

Número 3305.—Un terreno llamado Valdihuelo, tér-

mino de Salvatierra, de 2 fanegas de marco real, de 3.ª calidad, con 43 chaparros de encina. Se tasa en 500 rs. en venta y 20 en renta. Se capitaliza en 450 y subasta en los 500 rs.—El mismo escribano.

Propios de Botija.

Número 2839.—Una suerte de tierra en las dehesas de Zafra y Quebrada, término de Botija, de 64 fanegas de marco real. Se tasa en 9.760 rs. en venta y 483 en renta. Se capitaliza y subasta en 10.980 rs.—El mismo escribano.

Número 2873.—Una suerte de tierra llamada Hocinillo, en dichas dehesas, de 30 fanegas y media de marco real. Se tasa en 5.490 rs. en venta y 274 rs. 50 cénts. en renta. Se capitaliza y subasta en 6.176 rs. 25 cénts.—El mismo escribano.

Número 2847.—Una suerte de tierra titulada Galiana y Valdihuelo, en las mismas dehesas, término de Botija, de 24 fanegas y media de marco real. Se hallan enclavadas en esta finca varias heredades de dominio particular. Se tasa en 4.410 rs. en venta y 220 rs. 50 cénts. en renta. Se capitaliza y subasta en 4.961 rs. 25 cénts.—El mismo escribano.

Propios de Cáceres.

Remate para el 8 de Febrero, en esta Capital.

Número 3311.—Un baldío titulado Valdereondillo, en la sierra de S. Pedro, término de Cáceres, de 700 fanegas de marco real, de inferior calidad. Tiene dentro esta finca dos huertas de propiedad particular. Se tasa en 7.420 rs. en venta y 310 en renta. Se capitaliza en 6.975 y se subasta por los 7.420 rs.—Escribano D. F. M. Bello.

Propios de Malpartida de Plasencia.

Remate para el dia 8 de Febrero de 1861, en esta Capital y Plasencia.

Número 3312.—Un corral llamado el Toril, en Malpartida, de 1.172 pies cuadrados. Tiene la servidumbre de las aguas de la casa de Juan Garcia, y dos lucas. Se tasa en 500 rs. en venta y 20 en renta. Se capitaliza en 450 y se subasta por los 500 rs.—El mismo escribano.

Propios de Almoharín.

Remate para el dia 8 de Febrero, en esta Capital y Montanechez.

Número 2831.—Una tierra en el baldío de la Parrilla, término de Almoharín, de 189 fanegas de marco real, de 3.ª calidad, con 8 encinas rehechas. Se tasa en 3.900 reales en venta y 194 en renta. Se capitaliza y subasta en 4.365 rs.—El mismo escribano.

Número 2832.—Una tierra al sitio de Valdelagrulla, término de Almoharín, de 12 fanegas de marco real. Tiene la servidumbre del cordel para paso del ganado. Se tasa en 1.000 rs. en venta y 50 en renta. Se capitaliza y subasta en 1.125 rs.—Escribano D. J. Asensio.

Número 2833.—Una tierra, sitio de las Minillas, término de Almoharín, de 2 fanegas de marco real. Se tasa en 400 rs. en venta y 18 en renta. Produce 111 rs. y se capitaliza y subasta en 2.497 rs. 50 cénts.—El mismo escribano.

Número 2834.—Una tierra, sitio de los Corchuelos, término de Almoharín, de 8 fanegas de marco real. Se tasa en 160 rs. en venta y 8 en renta. Se capitaliza y subasta en 180 rs.—El mismo escribano.

Número 2835.—Una tierra, sitio de Cancha, término de Almoharín, de 40 fanegas de marco real, con 80 encinas en buen estado de produccion. Se tasa todo en 4.800 reales en venta. Produce 177 rs., se capitaliza en 3.982 y se subasta por los 4.800 rs.—El mismo escribano.

Número 2836.—Una tierra, sitio del rio Búrdalo, término de Almoharín, de una fanega de marco real. Se tasa en 120 rs. en venta y 28 en renta. Se capitaliza y subasta en 630 rs.—El mismo escribano.

Propios de Estorninos.

Remates para el dia 8 de Febrero de 1861, en esta Capital y Alcántara.

Número 1126.—Las yerbas y pastos del Egido de Arriba, término de Estorninos, de 180 fanegas de marco real; de las cuales 14 son de exclusivo aprovechamiento de dichos propios, y las constituyen la Canchera de la Arena, y las 170 restantes solo el disfrute de pastaje pues la labor cada 3 años la hacen sus dueños como de dominio particular, sin ninguna retribucion. Se tasa en 19.700 rs. en venta y 787 rs. 20 cénts. en renta. Se capitaliza en 17.617 rs. 73 cénts. y se subasta por los 19.700 rs. Tiene la servidumbre de una charca para abrevadero del ganado, una fuente y las eras; atravesando por dicha finca varios caminos vecinales; todo lo que respetará el comprador.—D. L. Mendoza.

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA.

El Lic. D. Anselmo Sanchez de Leon, Juez interino de primera instancia de esta Capital y su partido.

Por el presente cito, llamo y emplazo á todos los acreedores que se crean con derecho á los bienes de Victorio Polo Parra, de esta vecindad, declarados en concurso, para que el dia 28 del actual, á las 11 de su mañana se presenten en la Sala Audiencia de este Juzgado, con el fin de

nombrar síndicos de dicho concurso.

Y para que llegue á la comun inteligencia se publica el presente.

Dado en Cáceres á 4 de Enero de 1861.—Licenciado Anselmo Sanchez de Leon.—El actuario, José Asensio.

Por todo lo no firmado,

El Secretario de la redaccion,

MANUEL MUÑOZ BELLO.

SECCION DE ANUNCIOS.

NOCIONES

de sistemas y métodos de enseñanza, con unos ligeros principios de Educacion, para el régimen y direccion de las Escuelas de niñas.

DEDICADAS

á las maestras de primera enseñanza

POR SU COMPROFESOR

DON ODON FONOLL,

DIRECTOR DE LA ESCUELA NORMAL DE BARCELONA.

Esta interesante obra, tan útil para las maestras de primera enseñanza, que encuentran en ella cuanto puede serles necesario para el establecimiento y direccion de sus escuelas. Se halla de venta en Barcelona, librería de don Juan Bastinos, calle de la Boquería, al ínfimo precio de 8 rs.

Tienda de loza, cristal y otros géneros de Francisco B. Viniestra, en Cáceres.

Con objeto de que tanto los vecinos de la capital como los de los demas puntos de la provincia tengan conocimiento de algunos de los géneros que se hallan de venta en dicha tienda, se anuncian los siguientes:

Se ha recibido de Andalucía un gran surtido de barriles de aceitunas y otro del mas exquisito queso de bola.

Hay córtes de hule para camillas, con preciosos y elegantes dibujos.

A los pueblos que carezcan de órgano se les ofrece uno, recién venido del extranjero, con cinco registros corridos, que hacen el efecto de diez; voces imponderables, forma moderna; su afinacion es duradera por muchos años, por no tener lengüetería: no hacemos otros elogios de él por temor de parecer exagerados; pero la persona que trate de comprarlo, puede, reconociéndolo, comprender la verdad de lo que hemos dicho.

Un melodium, con 8 registros, agradables voces; puede servir tanto para una iglesia pequeña, como para una sala; pues tiene una hechura-elegante, que puede servir de adorno donde se le coloque.

Pianos verticales, de siete octavas menos dos notas, dos registros y ménsulas talladas; tres cuerdas por medio punto.

Hay proporcion para traer pianos de cola, ó de la clase que se quiera, mejorando á los mencionados y siendo el de menos valor de 4.500 rs.

Lámparas, quinqués, juguetería, relojes, perfumería y otros efectos de quincalla.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

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