

# 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 44 rs., por un mes 3; fuera 18 rs. por trimestre.  
Se admiten anuncios a precios convencionales.

Viernes 18 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.—Redacción y administración calle de la Audiencia núm. 9.

Núm. 13.

## 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 citan.

D. Miguel Sanchez Badajoz.—Alcántara.

D. Anastasio Iglesias.—Granadilla.

D. Pedro Hernandez.—Navalmoral.

Tanto estos señores, como los que figuran en el número anterior de nuestro periódico, están competentemente autorizados por la empresa, para cobrar el importe de las suscripciones y para oír las reclamaciones y avisos de nuestros abonados.

## FERRO-CARRIL

de la provincia de Cáceres.

### II.

La importancia de un ferro-carril por la provincia de Cáceres, como línea internacional entre Madrid y Lisboa, es indisputable. No es posible por ningún otro punto acercar tanto estas dos capitales, y esta circunstancia, hace altamente recomendable este trazado. Llamadas las líneas de servicio general á servir en primer término, los intereses de sus puntos extremos, no hay obstáculo ni dificultad que impida el que lleguen á construirse por los puntos que indiquen su menor distancia. Y tan allá se ha llevado el aprecio de esta circunstancia, en estas clases de líneas, que en Inglaterra, en

Francia, en Bélgica, y especialmente en los Estados Unidos, se han rectificado trazados de líneas generales, gastando mas de dos millones de reales por kilómetro, por alcanzar quince ó veinte de menor distancia entre los dos puntos extremos.

Y no ha sido por puro capricho, ó por satisfacer un placer de mera perspectiva, viendo marchar las locomotoras y los trenes por planos rectos ó horizontales; no. La mayor distancia, representa un coste inmenso en los trasportes, que llega hacerse insostenible en el movimiento mercantil de los pueblos, y que tiene un eficaz impugnador en todo el que tiene que pagarlo. Es tan excesivo, que su cálculo decide prontamente á todos á la reforma del trazado por la dirección que marque su menor distancia. Solo veinte leguas mas en un trazado, al ínfimo precio de 50 céntimos tonelada por kilómetro, con un movimiento de 200.000 toneladas, que es demasiado poco para una línea de servicio general, representan un mayor coste de transporte de diez millones de reales. Y esto, sin tener en cuenta el movimiento de peaje que es siempre importantísimo en esta clase de líneas. Ante la evidencia de este cálculo, no se detiene nunca una sociedad progresiva: se siente la necesidad de suprimirla y se suprime. Esto es lo que ha sucedido en todas las naciones que nos han precedido en esta clase de comunicaciones y lo que tiene irremisiblemente que suceder entre nosotros.

Otra consideración también poderosa, que recomienda eficazmente la menor distancia en esta clase de trazados, es el tiempo, ese activo agente, ese colosal elemento del movimiento mercantil de los pueblos modernos. ¿Quién duda hoy de su gran influencia en toda clase de negocios? ¿Quién duda que una hora, un día, un minuto, bastan para decidir en sentido favorable ó adverso el mas respetable negocio? Y puede apreciarse, puede ni aun siquiera suje-

tarse á cálculo, los perjuicios que puede causar ese mayor tiempo que se emplee en recorrer esa mayor distancia, en la actividad actual y mas, en la porvenir, de nuestros negocios? Imposible.

Pues bien; esa circunstancia de la menor distancia, la reúne el trazado internacional entre Madrid y Lisboa por la provincia de Cáceres. Partiendo de Madrid á Talavera, inmediaciones de Plasencia, paso del Tajo por Alconétar, Cáceres á la frontera de Portugal, tiene este trazado, cuando mas, 538 kilómetros, en las distancias siguientes: 121 kilómetro á Talavera; 109 á las inmediaciones de Plasencia; 52 al Tajo; 26 á Cáceres, y 50 próximamente de este punto á la frontera de Portugal.

El trazado del valle del Guadiana, empalmado en la línea del Mediterráneo, en el punto de Alcázar de San Juan, que es el subastado y el que se halla en construcción, tiene las siguientes distancias: desde Madrid á Alcázar de San Juan 150 kilómetros; de este punto á Ciudad Real 112 y 466 metros; á Mérida, de este último punto, 257 y 522 metros; á Badajoz 64 y 72 metros, y á la frontera 6: Total 589 kilómetros y 866 metros. La diferencia entre estos dos trazados, es de 241 kilómetros y 866 metros, que suman cuarenta y tantas leguas. El trazado que se ha estudiado por Trujillo, tiene también, según tengo entendido, 230 kilómetros menos que el del valle del Guadiana. Y por último, el de la derecha del Tajo, continuando desde Malpartida de Plasencia, ó desde Plasencia, por la misma derecha, hasta Santaren en Portugal, tiene mas de sesenta leguas menos, entre Madrid y Lisboa, sus puntos extremos. No es posible que se dirija por otras provincias el trazado de la línea referida. Por Avila y Castilla la Vieja, sería larguísima, teniendo además que atravesar todas las grandes divisiones de la Península por el reino de Portugal hasta llegar á Lisboa, y empalmar en la línea del Norte. Y

= 74 =

—Es él,—continuó el Sr. Jaime mirándolo;—de nada sirven esos papeles al lado de esta caja; con ella siempre me hubiera atrevido á encontrarlo. Y, no obstante, esos papeles valen mucho, porque contienen revelaciones del mayor interés.

Permaneció en silencio algunos momentos y sin apartar la vista del retrato del marino; después cerró la caja, la guardó cuidadosamente y acostándose en el lecho que le había sido preparado, murmuró:

—Veamos si logro algun descanso. Ahora mis desvelos son inútiles. Mañana... ¿Quién sabe?... Creo que Dios protege mi noble empresa.

El bergantín seguía su marcha con la mayor velocidad.

Entre las sombras de la noche se dibujaban sus blancas velas, como las alas de la gaviota, cuando cruza el espacio y sigue hasta confundirse con las ondas de la mar.

### IX.

Eran las ocho de la mañana del día siguiente.

Dos horas y media hacia que el bergan-

= 75 =

tin estaba fondeado en Bonanza, (1) cuando su capitán, después de haber recibido á bordo al práctico de la barra, mandó ejecutar la misma maniobra que hemos visto á la salida del río.

El Sr. Jaime había subido á la cubierta.

En su semblante estaban marcadas las huellas de las inquietudes que había sufrido durante la noche.

Muchas veces se había aproximado ya á la entrada del camarote de Ferrando, como intentando descubrir algo en él, y siempre se había retirado sin conseguir su objeto.

En aquel momento miraba con profunda atención á una fragata inglesa, que se daba á la vela al mismo tiempo que el bergantín.

Este siguió en demanda de la riza, franqueó la barra y se abalzó con la torre de San Jacinto y convento de S. Francisco.

Acababan de dar las diez, cuando Ferrando despidió al práctico y mandó al timonel que gobernara al O.  $\frac{1}{4}$  á S. O. del compás.

Corría un viento E. N. E. frescachón.

(1) Punto de embarque del puerto llamado Sahúcar de Barrameda, donde concluye el Guadalquivir.

= 78 =

servó el rumbo que ya conocemos, sin otra diferencia que llevar las guinadas más al N.

El viaje no podía ser más feliz. Soledad, restablecida de su dolencia, comenzaba á disfrutar de los cortos placeres de la navegación.

Subía á la cubierta en aquellas deliciosas mañanas de primavera, y aunque no encontraba flores, aves, perfumes, verdes prados, ni sombríos bosques, dejaba que su alma se dilatara contemplando el anchuroso mar.

¡El mar!

¿Habeis navegado? Nada parece más monótono que el mar. Allí no hay esos mil accidentes, que sorprenden y arrebatan, propios de la tierra.

Allí no hay árboles, no hay cascadas, torrentes, selvas, montañas, ni esas casas blancas, rodeadas de jardines, vestidas de flores, donde se encierra un corazón ardiente que late por nosotros.

¡Oh! nada de eso. Allí no hay más que agua, siempre agua, cielo y dilatados horizontes, puntos fijos de una risueña esperanza, que huyen como los oasis en el desierto.

por las provincias de Andalucía, también demasiado larga, y la necesidad de salvar las divisorias del Guadiana y Guadalquivir para ir á entrar en Portugal por la provincia de Huelva. Esto sería absurdo.

No son posible, pues, para la línea de Portugal, otros trazados, que los que atraviesen y entren en indicado reino por las provincias de Cáceres y Badajoz. Y respecto á los de estas dos provincias, ya he demostrado, que existe á favor de los de la provincia de Cáceres, la importante ventaja de las cuarenta hasta sesenta leguas menos de distancia entre sus puntos extremos.

Ahora bien; á la vista de esta menor distancia, que tan recomendable es en las líneas de servicio general, y de tanta importancia en la que nos ocupa, no hallándose en nada aminorada por dificultades de primer orden, que no existen, en algunos de los trazados de la provincia de Cáceres; ¿habrá quien dude que la línea de Portugal tiene por precisión que atravesar la provincia de Cáceres? ¿Habrá quien dude que esta línea, por nuestra provincia, tiene que ser la gran arteria á donde afluyan todas las del norte de la Península, y el medio de comunicación de todo el comercio marítimo del Océano con la Península, y hasta con el continente europeo? ¿Habrá, en fin, quien dude, que una línea de tales condiciones, haya de dejar de construirse? Preciso sería que, ó desconociésemos completamente la marcha y el giro de todos nuestros intereses nacionales, ó que nos estacionáramos completamente, y aun retrogradáramos, en la progresiva senda que con tanto valor y energía hemos emprendido en materia de comunicaciones. No; esto no es posible. Podrán retardarnos en esa marcha; podrán oponérsenos dificultades suscitadas, por intereses personales preponderantes, ó por pretensiones de localidad. Todas estas dificultades concluyen; todas desaparecen ante la inexorable y constante exactitud del cálculo. Siempre habrá lugar para que digamos: son cuarenta á sesenta leguas de diferencia entre la una y la otra línea: importa el mayor coste de los transportes en esa diferencia de veinte á treinta millones de reales anuales.

Ante la probabilidad que presenta su construcción, más, ante la certeza que debemos todos de abrigo de que se construirá; ¿podemos considerar posible la construcción de otra línea por la provincia de Cáceres, que se separe de los dos puntos extremos que comprende la anteriormente indicada? O no es cierto que la línea de Madrid á la frontera de Portugal es importante; ó no es cierto que la menor distancia es la más recomendable circunstancia en las líneas de servi-

cio general; ó no es exacto que esa menor distancia economiza esos 20 ó 30 millones de reales anuales en el coste de transportes del movimiento que le he supuesto; ó no es cierto, en fin, que el tiempo, es altamente apreciable para la vida mercantil y el movimiento de los pueblos, y si es todo esto cierto y evidente, no se podrá formalmente negar, que será de difícil, de casi imposible realización, cualquiera otra línea que se separe de las anteriores indicaciones, y menos, hallándose frente á frente y en oposición, á la que por tantas circunstancias se presenta aceptable y por tantos motivos, dispuesta á su construcción. Concíbese el trazado que se quiera, llévesele á servir los intereses todos de la provincia; hágasele recorrer todos sus centros de producción, pero sepárese en sus puntos extremos de Madrid ó de la frontera de Portugal. ¿Tendrá este trazado todas las condiciones que se precisan para hacerle aceptable á una empresa constructora? ¿Contará con el movimiento preciso para estimular á los grandes capitalistas que se dedican á esta clase de negocios? ¿No arredraría á estos, la expectativa de la construcción de la línea de servicio general por la misma provincia, para cuyas líneas, no hay sacrificios ni reparos que detengan su construcción, cuando su gran utilidad llega á evidenciarse? ¿Quién, qué empresa, qué capitalista querría sacrificar sus fondos á tantas y tan graves contingencias, á la vista misma de tantas probabilidades adversas como se le presentaban? No; esa línea ni habría quien la construyese, ni tendría cuenta á la misma provincia el construirla.

Y hablo de construirla la provincia, no porque crea yo que las provincias por sí puedan ser constructoras de ferro-carriles, sino para combatir esta idea bastante generalizada, y que, supone en los que la tienen, un completo desconocimiento de esta clase de negocios. Las provincias, por sí, no pueden encargarse de la construcción de los ferro-carriles, aunque contasen con el capital bastante para costear todo su importe. Les faltan los conocimientos necesarios á su dirección, los medios para una buena administración, todos los elementos en fin que se precisan para llevar á término estas grandes empresas. Todo lo que pueden hacer, todo lo que han hecho hasta hoy, es auxiliar á las empresas con las varias clases de subvenciones que se conocen, ó interesándose por un número determinado de acciones de su capital social.

Y la experiencia, viene en apoyo de mi opinión, sobre este particular. ¿Qué líneas de servicio particular, se ha construido por las provincias, ni aun por el Gobierno, no ya, donde hayan podido contrariar un trazado de línea de

servicio general, pero ni aun donde no haya existido este inconveniente? ¿Qué líneas de servicio particular se han construido en las provincias? Fuera de algunas de corto trazado y que han tenido por objeto unir algunas poblaciones importantes á alguna línea de servicio general, como la de Toledo y otras, ó servir alguna cuenca carbonífera, ninguna otra, á no ser la de Alar á Santander, que ha tenido siempre la esperanza de ser línea general, y que en tal concepto se ha subvencionado. ¿Y habíamos de ser nosotros los primeros en intentar lo que aun no se ha realizado en España? ¿Y podríamos contar con la seguridad de su construcción? Imposible: deliraríamos grandemente si tal pensásemos.

La historia de los ferro-carriles, en las naciones que nos han precedido en estas vías de comunicación, nos dice de una manera terminante, lo que debemos hacer y la marcha que debemos seguir. En las que no han establecido de antemano un sistema completo de vías férreas, han empezado siempre por las que pudieran servir para líneas de servicio general; y no han pensado siquiera en las transversales, hasta que no se han hallado construidas todas las generales que eran posibles, respetando de esta manera el derecho que tienen los intereses generales del país. También les ha conducido por este camino, la esperanza de la más grande utilidad, que proporciona el mayor movimiento de estas vías. En Bélgica, por ejemplo, en que se estableció antes el sistema general de comunicaciones, se han ido construyendo por el orden de su importancia, hasta concluir con los ramales más insignificantes. Entre nosotros, que no se estableció ese sistema, y que no ha podido aun establecerse de una manera definitiva, á pesar de haberse hecho grandes esfuerzos para lograrlo, por el Gobierno, la junta consultiva de caminos y aun por las cortes, que tienen votada una ley general de ferro-carriles, pero que no se ha observado como debía, merced á las multiplicadas pretensiones de localidad, entre nosotros repito, á pesar de la gran anarquía que nos ha guiado en esta materia, se ha observado, sin embargo, que exceptuando algún que otro insignificante trozo, como el de Barcelona á Mataró, y el de Toledo á la línea del Mediterráneo, ó alguno á cuencas carboníferas, todas las demás líneas proyectadas y puestas en construcción, se han sujetado á esa ley general, como le ha sucedido á la de Alar á Santander, la de Valencia al Grao, la de Cartagena á la del Mediterráneo y algunas otras, todas con la esperanza, más, con la seguridad, de llegar á constituir algún día líneas de servicio general, como le ha sucedido á todas las indicadas. Y si alguna se ha votado y san-

== 77 ==

Se halló en tal estado, que no pudo abandonar su litera, y esta circunstancia redobló al parecer la intranquilidad del Sr. Jaime.

—Anocheció.  
—Del horizonte se habían desprendido espesos celajes, que poco á poco iban cubriendo el espacio.

—A las ocho mandó Ferrando gobernar en vuelta del O N O.

Toda la noche corrió el viento que hemos citado anteriormente, con mar gruesa del mismo.

Llegó el día diez.

El cielo estaba lleno de nubes pardas.

Sopaba un E S E. frescachón, con mar tendida de ese mismo viento.

A las tres horas de haber amanecido, ordenó el capitán que se largara todo el aparejo y las alas de banda y banda.

El Saturno se balanceó dulcemente, al hincarse sus velas con el viento, y se deslizó gallardo por entre las verdes olas, que á su paso lo saludaban con tristes y prolongados mugidos.

De este modo corrieron diez y seis días. En el trascurso de estos no hubo en el tiempo alteración alguna, y Ferrando con-

== 76 ==

Todo el día siguió Ferrando aquel rumbo, llevando solo las principales y el juanete mayor.

Al terminar la mañana se perdió de vista la fragata de que hemos hablado.

Mientras la pudo divisar, el Sr. Jaime no dejó de mirarla.

Sospechosa hubiera parecido á cualquier observador la sonrisa desplegada por este hombre misterioso, al ver á la fragata izar un gallardete, que fué arriado á los pocos momentos.

Pero aquella sonrisa quedó desapercibida.

El aspecto taciturno del Sr. Jaime no causaba en Ferrando la menor extrañeza, porque aquel pasaba á bordo del Saturno, (tiempo era ya de que supiéramos el nombre del bergantín) por un res político, que se alejaba de su patria y que había sido recomendado eficazmente al capitán, para que éste protegiera su emigración.

Soledad sintió durante el día los fatales efectos del mareo, y su estado angustioso no le permitió disfrutar ni por un momento de la vista imponente y magestuosa del mar.

== 75 ==

El capitán ocupó su litera, y asegurado de que el viaje continuaba siendo feliz, se abandonó á un sueño tranquilo y profundo.

—¿Qué contraste tan extraño formaban allí la inocencia y la perversidad!

Mientras en el camarote de Ferrando tenían lugar los sucesos que hemos referido, en el del contra maestre acontecían otros, acaso más interesantes y dignos de llamar nuestra atención.

El Sr. Jaime estaba allí, presa de un horrible desasosiego que le impedía entregarse al reposo.

Su actitud, sus ademanes, sus miradas, revelaban la intranquilidad que lo estaba devorando.

—Es preciso sufrir, — murmuró entre dientes; — obstinarme en salir de este sitio no me conviene; podría parecer sospechoso á los ojos de ese malvado. Lo he estado observando esta noche con toda detención, y aunque han transcurrido muchos años, conserva un parecido exactísimo su retrato de aquella época.

Y al decir estas palabras sacó una pequeña cajita de ébano, en cuyo fondo estaba el retrato de Ferrando.

cionado sin estas condiciones, y aunque hayan tenido el carácter de ramal dependiente de alguna general, ha quedado sin construir, y sin esperanza de que se construyan en muchísimo tiempo, como ha sucedido en nuestra provincia, al ramal de Mérida á Alconetar, á pesar de haberse subvencionado y á la de Madrid á Malpartida de Plasencia, á pesar de tener esta la buena condición de dirigirse desde Madrid á la frontera de Portugal por el trazado mas conveniente á la línea internacional. Cuantas proposiciones sobre construcción, se han hecho sobre esta línea, ha sido bajo la base de su prolongación hasta la frontera.

Estos precedentes históricos, respecto á la construcción de líneas férreas, autorizan á creer, en la imposibilidad, por hoy, de construir ninguna otra línea por esta provincia, que no siga alguno de los trazados de la internacional. Se pierde lastimosamente el tiempo, y mas que el tiempo, la realidad de su construcción, en pensar en trazados transversales, ó que no se subordinen á los dos puntos extremos de Madrid y Lisboa. Más, perderemos hoy, la mejor de las coyunturas posibles para construirla? ¿Qué será mañana de los 80 ó 90 millones que tenemos dedicados á esta gran empresa? ¿Qué nos sucederá el día que nos falten? ¿Sobre quién recaerá la gran responsabilidad del porvenir de esta desgraciada provincia, si no llega á construirse, merced á los obstáculos que se opongan hoy á los trazados que solo cuentan con probabilidad de construcción?

Pensad seriamente, paisanos, en esta cuestión. No nos extraviemos con pretensiones de localidad exigentes. Mirad á lo posible en la actualidad, que es tambien lo ventajoso para el porvenir. La provincia entera, vuestros mismos intereses, os demandan hoy, mas que nunca, esa gran abnegación que aconseja el patriotismo. No pongais obstáculos, porque mañana tendríais irremisiblemente que llorar sus consecuencias. Observar la marcha progresiva que van tomando en todas las provincias estas vías de comunicación, y calcular la situación en que quedará la que no llegue á participar de sus beneficios. Considerar, por último, que estas costosas vías, no pueden ir por todas partes, no pueden dirigirse á todos los pueblos ni á todas las casas, y que es preciso, para tenerlas, resignarse á que pasen por donde la ciencia aconseja, por donde sea posible, teniendo en cuenta los intereses generales del país y los particulares de esta provincia. Limitémonos, en fin, á discutir, sobre el mejor trazado que convenga de los indicados para la línea general, y de esta manera, no extraviaremos esta cuestión, no opondremos obstáculos á que llegue á construirse la línea férrea de la provincia de Cáceres.

Me he colocado en esta cuestión, en ese punto de perfecta imparcialidad, que correspondía á mi deber y debía á mis antecedentes. La provincia toda sabe lo que sostuve en las Constituyentes con mis apreciables compañeros respecto al ferro-carril de la provincia. Y si bien la consecuencia es siempre recomendable, lo es mas, cuando tiene por guía la justicia. Tenia la convicción, fuertemente adquirida, de que aquel trazado, servía mejor los intereses generales del país en relacion con los de la provincia. Esa misma convicción tengo hoy y la sostendré en los artículos sucesivos. Sin embargo, llevaré la oposición á los otros trazados de la línea general, hasta donde sea posible, hasta el punto en que no se perjudique su construcción. Obrando de esta manera todos, creo que obraremos con prudencia, y no alejaremos el día de la construcción de esta línea. Es, paisanos, la única conducta que debe aconsejarnos el patriotismo: la única que puede evitarnos una gran catástrofe.

CÁRLOS GODINEZ DE PAZ.

Por Real orden de 18 de Diciembre último,

se concede un nuevo plazo, de dos meses, para presentar al registro de hipotecas, libres de multa, todos los documentos sujetos á esta formalidad, que no la hubiesen cumplido; pero debiendo satisfacer los derechos señalados á los actos contenidos en dichos documentos, con arreglo á las tarifas y disposiciones administrativas de la época en que hayan tenido lugar.

Para poder dar una idea del aumento de la riqueza en nuestra provincia, aumento que, mejor que nada, dice la vida y el movimiento que empezamos á adquirir, el celo del distinguido señor Administrador de Hacienda pública, don Manuel Tenorio y los esfuerzos de los dignos empleados de nuestra Administración, damos cabida á la siguiente nota comparativa de los valores obtenidos, por rentas eventuales, en 1859 y 1860.

RECAUDADO.	1859.	1860.	Diferencia de más en 1860.
	Rs. cénts.	Rs. cénts.	Rs. cénts.
Por rentas estancadas.....	9397114 72	9736374 94	339460 22
Por registro de hipotecas.....	563498 47	595730 35	23032 06
Por consumos.....	2439417 03	3223124 39	763707 36
	12222050 22	13577430 08	1355419 84

Lo consignado por la contribucion de inmuebles, cultivo y ganadería y por la de subsidio industrial y de comercio, lo ha percibido el Tesoro público casi en su totalidad; sin que por estos conceptos, ni por ningun otro, se hayan hecho sufrir apremios ni vejámenes. El fuerte temporal que hemos atravesado ha sido la imposibilidad material que han tenido los pueblos, para ingresar en fin de Diciembre último la pequeña suma que falta.

**DOBORA.**

**EN VARIAR ESTÁ EL GUSTO.**

—Anda, infame seductor!  
 ¡Malvado... marcha de aquí.  
 Ayer jurar por tu honor  
 que me tenias amor,  
 y hoy... ¡darme al olvido así!  
 —Y te espantas de eso, Rosa?  
 El juramento entre amantes  
 solo dura unos instantes;  
 como tu fragancia hermosa,  
 como estrellas rutilantes.  
 —Y así me insultas ahora?  
 ¡Ni arrepentirte siquiera  
 de tu accion vil y traidora?  
 ¡Maldita sea la hora  
 que te vi por vez primera!  
 —Tanto me dá que maldigas  
 la hora en que te engañé...  
 Tal vez mañana bendigas,  
 y ante otro amante lo digas,  
 la hora en que te dejé.  
 —Seré como tú, villano,  
 para amar tan inconstante.  
 A nadie daré mi mano,  
 pues tu proceder insano  
 me servirá en adelante.  
 —De modelo... ¿no es verdad?  
 —No! de fatal escarmiento.  
 —¡Oh! ¡qué grande necesidad!  
 —No, cruel, es realidad,  
 como mi atroz sentimiento.  
 —Pues haces muy mal, querida,  
 con franqueza te lo digo.  
 Es menester que la vida  
 se pase asaz divertida...  
 esta es la senda que sigo.  
 Yo gozo de sus placeres  
 huyendo del ente adusto;  
 amo á todas las mugeres,  
 y entre tan hermosos seres...  
 en variar está el gusto!

EL VIGILANTE.

**Muy bien.** La salida de esta capital por la calle de Villalobos, que estaba intransitable hasta llegar á la alcantarilla llamada Puente de Vadillo, ha sido compuesta en estos últimos días, y hoy tiene un empedrado cómodo y bueno, que facilita el paso para las huertas inmediatas y para los caminos que por esta direccion conducen á la carretera de Madrid. Aplaudimos tan buena reforma.

**¿Y por qué no esta otra?** Muy conveniente sería que desde el punto de desagüe de Rio-Verde, á la salida de la poblacion, por detrás de la calle Nidos, hasta la alcantarilla que hay debajo, próximamente, del puente de San Blas, se construyera una nueva alcantarilla, que, cubriendo el paso de las aguas, evitara el de los miasmas que se desprenden cuando quedan aquellas estancadas, con notable perjuicio para la higiene pública.

**Bozales.** Nos aseguran que hace muy pocos días rabió un perro en esta capital, y hay quien dice que murió fuera de ella, pero añadiendo que ha dejado mordidos á dos ó tres de sus hermanos. Por lo que pueda haber de verdad, bueno sería que se mandara poner bozales á estos animalitos.

¡Ay! mis pantorrillas,  
 aunque no las tengo;  
 pero me es lo mismo,  
 pobrecitos huesos,  
 que ya me parece  
 que os está mordiendo  
 la horrible hidrofobia  
 de hidrófobo perro.

**Los bailes.** El día 24 tendrá lugar el primero de los que han de celebrarse en la casa del señor Godinez de Paz; y como la hidrofobia de que hablamos en el suelto anterior, no ha inutilizado las piernas de ninguno de los discípulos de Terpsicore, estos esperan el día señalado con las ansias más vivas y con la mayor animacion. Natural es esto, y nosotros no lo extrañamos, teniendo en cuenta los grandes esfuerzos que hace la comision directiva, por presentar adornados con el mayor gusto y elegancia los salones en que tanto nos prometemos bailar. De aplaudir es tambien el buen ánimo con que las bellas cacereñas se disponen á usar de la careta para embromarnos á sus feos paisanos. Así debía esperarse, y así debe suceder, pues los bailes de este tiempo pierden su mérito si los hijos de Adan no pasamos un buen rato mirando la endiablada careta, que apenas nos deja ver el brillo de dos luceros, y que nos encubre, á veces con demasiada terquedad, un cielo ó un infierno, que de todo suele haber.

**REMITIDO.**

Sr. Director de *El Eco de Extremadura.*

Muy Sr. mio: Estando á la orden del día el ferro-carril de esta provincia, creo es del mayor interés que el público conozca los siguientes detalles, que le suplico tenga la bondad de insertar en el periódico que tan dignamente dirige.

La línea férrea, partiendo de Madrid y pasando por Torrijos, llega á Talavera de la Reina recorriendo la distancia de 119 kilómetros, sin que haya que ejecutar ninguna obra de las que se llaman importantes.

Desde Talavera de la Reina, por Trujillo á Cáceres, el ferro-carril pasa por los siguientes puntos: Talavera de la Reina, el Casar, Gamonal, Torralva, Oropesa, Lagartera, La Calzada, Torviscoso, Naval Moral de la Mata, Almaráz, Casas del Puerto, Jaraicejo, Trujillo, La Cumbre, Ruanes, Botija, Torremocha, Torrequemada, Torreorgáz, Sierra de Fuentes y Cáceres. En todos los pueblos mencionados habrá estación, excepto en el Casar, Oropesa, Lagartera, Torviscoso, Ruanes y Sierra de Fuentes.

El trayecto que recorre la vía desde Talavera de la Reina a esta capital es de 201 kilómetros, y las obras importantes que contiene son: un puente para cruzar el Tajo, en la confluencia del Arro-campo, de 280 metros de longitud. Otro puente para cruzar la garganta que forma el río Almonle, de 440 metros de largo. Un túnel de 1336 metros en el puerto de Miravete; otro de 1343 metros en el Oreganal y otros dos, uno de 800 metros y otro de 780, el primero en el collado de Santa María y el segundo en la ladera de Mira al Río.

Los dos puentes que quedan mencionados serán de hierro, del sistema tubular, y debemos advertir que las alturas de estos puentes se miden desde las aguas bajas de los ríos y que por consiguiente, teniendo en cuenta el inmenso escarpe de los riberos, las pilas para sostenerlos, que también deben ser de hierro, no tendrán algunas de ellas ni la tercera parte de la distancia que hay entre las aguas y el piso de los puentes.

Puesto el ferrocarril en Cáceres, la distancia que hay a Assumar, en Portugal, es de 120 kilómetros; en total, desde Madrid a Assumar, 443 kilómetros.

La línea férrea que va por el valle del Guadiana, tiene desde Madrid a Alcázar 148 kilómetros, desde Alcázar a Ciudad-Real 114, desde Ciudad-Real a Badajoz 323 kilómetros y 394 metros, desde Badajoz a Assumar 56 kilómetros 995 metros.

Sumando las distancias entre Madrid a Assumar, en Portugal, por Talavera y Cáceres, y las de Madrid al mismo punto por Ciudad-Real y Badajoz, vemos que la línea de Cáceres es 202 kilómetros ó casi cuarenta leguas más corta que la de Ciudad-Real y Badajoz; y hemos tomado a Assumar como punto, en vez de Lisboa, porque en él deben empalmar las dos líneas que desde España se dirigen al vecino reino.

Hemos examinado con detención el perfil longitudinal de los estudios del ferrocarril que está costeando la provincia, y de ellos son tomados los datos anteriores. Compárense dificultades con dificultades y véase si en el trazado que hemos descrito tiene la línea doce estaciones en pueblos de esta provincia, sin las que corresponden desde Cáceres a la frontera y véase también si 150 kilómetros que debe recorrer la línea hasta llegar a Cáceres y cuyo presupuesto no alcanza a 150 millones, de los que deberán los pueblos pagar como subvención la tercera parte, es un resultado ventajoso para el país.

De V. afectísimo seguro servidor Q. B. S. M.  
J. M. S. DE LA CAMPAÑA

## CORREOS.

### Salen diariamente.

- El general, a las diez y media de la mañana.
- El de Jarandilla, idem idem.
- El de Logrosán, idem idem.
- El de Navalmoral de la Mata, idem idem.
- El de Trujillo, idem idem.
- El de Alcántara, a las seis de la mañana.
- El de Coria, idem idem.
- El de Garrovillas, idem idem.
- El de Granadilla, idem idem.
- El de Hoyos, idem idem.
- El de Montánchez, idem idem.
- El de Plasencia, idem idem.
- El de Valencia de Alcántara, idem idem.

### Llegan.

- El general, a las cuatro y media de la mañana.
- El de Jarandilla, idem idem.
- El de Logrosán, idem idem.
- El de Navalmoral de la Mata, idem idem.
- El de Trujillo, idem idem.
- El de Alcántara, a las once y media de la mañana.
- El de Coria, idem idem.
- El de Garrovillas, idem idem.
- El de Granadilla, idem idem.
- El de Hoyos, idem idem.
- El de Montánchez, idem idem.
- El de Plasencia, idem idem.
- El de Valencia de Alcántara, idem idem.

## MERCADO DE ESTA CAPITAL.

### Precios medios.

	Rs. vn.
Fanega de trigo.....	44
Idem de cebada.....	28
Idem de avena.....	15
Idem de centeno.....	29
Idem de garbanzos.....	70
Arroba de arroz.....	36
Idem de patatas.....	5
Idem de aluvas.....	20
Idem de aceite.....	68
Idem de vinagre.....	16
Idem de aguardiente.....	60
Idem de vino.....	40

## VACANTES.

—Lo está la plaza de *Secretario* del Ayuntamiento de Cabezabellosa, dotada con 3.000 reales, que se pagan del presupuesto municipal. Las solicitudes se presentarán al Alcalde Presidente, y se admiten hasta el día 10 de Febrero próximo.

—La *Secretaría* de Coria, dotada con 5.000 reales, que se pagan del presupuesto municipal. Las solicitudes al Alcalde Presidente, y se admiten hasta el 10 de Febrero próximo.

—La *Secretaría* de Navalmoral de la Mata, dotada con 6.000 rs., que se pagan del presupuesto municipal. Las solicitudes al Alcalde Presidente, y se admiten hasta el 10 de Febrero próximo.

## SECCION OFICIAL.

### BOLETIN DE VENTAS DE BIENES NACIONALES.

#### BIENES DE CORPORACIONES CIVILES.

##### Propios de Ibañero.

Segundo remate en quiebra para el día 15 de Febrero de 1861, en esta Capital, Madrid y Trujillo.

Número 1458.—La segunda porción de la dehesa de Espinosilla, término de Escorial, de 65 fgs. de marco real, de pasto y labor, sin ningún arbolado. Se tasa en 20.800 rs. en venta y 832 en renta. Se capitaliza en 18.720 y se subasta por los 20.800 rs.—Escribano don L. Mendoza.

##### Propios de Madrigalejo.

Remate en quiebra para el 15 de Febrero, en esta Capital, Madrid y Logrosán.

Núm. 3176.—El monte alto y derecho de apostar de la dehesa Majuelas, término de Madrigalejo, de superficie de 402 fanegas, 6 celemines y 3 cuartillos de marco real, con 2.308 encinas de primera, segunda y tercera clase, todas en mal estado de conservación para la producción: el suelo de dominio particular. Se tasa en 20.116 rs. en venta y 804 en renta. Se capitaliza en 18.090 y se subasta por los 20.116 rs.—El mismo escribano.

##### Propios de la Oliva de Plasencia.

Remate para el día 15 de Febrero de 1861, en esta Capital, Madrid y Plasencia.

Núm. 2914.—Una dehesa, llamada las Mohedas, término de la Oliva, de la que se descuentan 300 fanegas, que según Real orden fecha 15 de Junio último, se conceden a este pueblo para dehesa boyal, siendo solo objeto de esta subasta las 453 fanegas restantes de marco real, que continúan monte de encina en buen estado de conservación. Se tasán en 183.850 rs. en venta y 7.354 en renta. Se capitaliza en 165.465 y se subasta por los 183.850 rs.—Escribano D. J. Asensio.

##### Propios de Guijo de Galisteo.

Remates en quiebra para el día 15 de Febrero de 1861, en esta Capital, Madrid y Coria.

Núm. 3172.—Un baldío llamado Valtajo, sitio de Moga Alcornos, término del Guijo de Galisteo, de 450 fanegas de marco real, de segunda y tercera calidad, con 6.000 encinas que corresponden al pueblo de Aceituna. Se tasa todo en 162.940 rs. en venta y 4.887 en renta. Produce 4.500 rs. y se capitaliza en 101.250. Se subasta por los 162.940 reales.—Escribano D. L. Mendoza.

## Propios de Torre de Sta. María.

Remate para el día 15 de Febrero, en esta Capital, Madrid y Montánchez.

Núm. 3292.—Una dehesa denominada Boyal, término de Torre de Santa María, de superficie de 508 fanegas de marco real, 2.769 encinas útiles. Tiene tres coladas para paso del ganado, cuyo terreno es parte integrante suyo, pero con esta carga. Tiene además dos cercas y dos molinos harineros con un egido, de dominio particular. Las aguas del arroyo del Espinillo, que se halla a la linde, son de aprovechamiento común. Sobre dicha dehesa gravita un censo de 120 rs. anuales, a favor de la Virgen del Castillo de Montánchez. Se tasa el terreno y el arbolado en 61.407 rs. en venta y 3.359 en renta. Se capitaliza y subasta en 75.577 rs. 50 cént.—Escribano D. L. Mendoza.

Por todo lo no firmado,

El Secretario de la redacción,

MANUEL MUÑOZ BELLO.

## SECCION DE ANUNCIOS.

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

Con objeto de que tanto los vecinos de la capital como los de los demás 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 más 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 afinación 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 proporción para traer pianos de cola, ó de la clase que se quiera, mejorando a los mencionados y siendo el de menos valor de 4.500 rs.

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

## MANUAL

### de la contribucion territorial y estadística.

Esta interesante obra, tan recomendada por la Administración principal de Hacienda pública de la provincia y que tantas ventajas proporciona a los Sres. Alcaldes y Secretarios, para la formación de los repartimientos, se halla de venta en la portería de la citada oficina.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

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