

EL ECO DE EXTREMADURA.

PERIÓDICO DE INTERESES MATERIALES.

Año II.

Se publica los días 6, 12, 18, 24 y 30.
Su precio, en Cáceres, por un trimestre 14 rs., por un mes 5; fuera 18 rs. por trimestre. Cada número suelto 2 reales.
PRECIOS DE ANUNCIOS. - Los suscritores 25 céntimos línea, los no suscritores 50 id.
PRECIOS DE COMUNICADOS. - Un real línea.

Viernes 30 de Agosto
de 1861.

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

Núm. 48.

Ferro-carril Extremeño-Castellano.

II.

Concluí mi artículo anterior protestando contra aquellos que nos suponen animados de un espíritu de oposicion sistemática, y de hostilidad implacable contra ciertos distritos.

No son estos, en verdad, los motivos que nos obligan á rehusar nuestro apoyo á la llamada línea directa; sino el convencimiento íntimo de que es imposible acometer á la vez la construcción de dos ferro-carriles, cuya estension dentro de nuestra provincia, no bajará de 450 kilómetros. De hombres prudentes es, el no imponerse mas carga de la que puedan sobrellevar sus fuerzas.

Supone el Sr. Godinez de Paz que ninguna empresa, de las muchas que con capitales nacionales ó extranjeros se dedican á la construcción de ferro-carriles, tendrá alientos para tomar á su cargo las obras de la línea transversal; y lo cree así, fundado en la grande estension de esa vía, que á decir verdad cruza toda la Península desde el estrecho de Cádiz al mar cantábrico. Y para salvar ese inconveniente propone que se construya por medio de ramales desprendidos de la línea directa, y que formando parte integrante de la misma, alcancen las subvenciones y auxilios que en otro caso deberá rehusarle el Gobierno.

Acogemos la idea del Sr. Godinez con el aprecio y consideracion que se merece; mas no podemos aceptarla. Ante todo no sabemos cómo una línea de esa magnitud podría calificarse de ramal ó hijuela de otra menos estensa. El buen sentido extremeño no ha dicho jamas que el ancho y magestuoso Tajo sea un ramal desprendido del humilde Almonte.

Por otra parte, y sobre esto llamo la atencion de mis lectores, esa alianza, esa mancomunidad que resulta de considerar á la vía transversal como hijuela de la directa, nos perjudicaria grandemente: tendríamos que correr todos los azares y peligros que rodean á ese desgraciado proyecto; luchar con provincias que hoy nos tienden una mano fraternal, y tropezar y caer ante el obstáculo del paralelismo, obstáculo que amenaza de muerte, y que matará seguramente, á la línea directa internacional, por mas que se obstinen en desconocerlo sus defensores. Tal es esta propuesta, y lo digo sin ánimo de ofender á nadie, como la que se hiciera á un comerciante rico y acreditado para formar compañía con una casa amenazada de quiebra.

Por lo demás no creo que el Sr. Godinez, ni nadie, abrigue sérios recelos en cuanto á las probabilidades de inmediata construcción que ofrece la línea Extremeño-Castellana.

¿En qué podría fundarlos?

Esas poderosas Sociedades de Crédito, que han enviado comisiones facultativas á nuestra provincia para estudiar el ferro-carril, algun objeto deben proponerse mas que el de hacer viajar sus ingenieros por los riveros del Tajo en los meses de Junio y Julio.

Cierto que tambien vino otro ingeniero, al servicio de un célebre capitalista, para estudiar la línea directa por Trujillo, y que em-

pleó en ello cinco ó seis meses. Dimosle por su trabajo algo más de 30.000 duros, y quedó pagado; de modo que no es muy fácil averiguar si le trajo el amor al camino, ó el amor al contrato. Y entiéndase que no es mi ánimo censurar al ingeniero ni al capitalista: ambos hicieron su oficio; pero traigo á cuento esos hechos para demostrar al Sr. Godinez, que pues el Crédito Moviliario y la Empresa del Guadiana, han enviado comisiones facultativas á estudiar de su cuenta la vía férrea transversal, seguro anuncio ofrece esta conducta de que en su dia se proponen construirla.

Sin embargo, no se crea que la ejecucion de nuestro proyecto pende exclusivamente de la aptitud mas ó menos benévola del Crédito Moviliario y de la empresa del Guadiana. Sin desconocer lo mucho que debemos á su generoso concurso, podemos lisongearnos de que la línea se apoya lo bastante á si misma para merecer tambien el apoyo de esas y otras empresas. En el mundo mercantil los buenos negocios tienen para los capitales una atraccion irresistible. Con todo el capital resultante de la desamortizacion no podríamos conseguir que la línea directa fuera un buen negocio. Pero con la línea transversal, que es un gran negocio, podremos atraernos todos los capitales necesarios, y aun algunos sobrantes. Tan difícil es que no haya licitadores para el ferro-carril extremeño-castellano, como el que una jóven hermosa, rica y bien educada se quede soltera por falta de novio: y ruego se me perdone lo mucho que hay de trivial y llano en esta comparacion, en gracia de lo no poco que tiene de exacta.

Pero se dice: asociado el ferro-carril transversal al directo, tendria como este los fueros, prerogativas, favores y distinciones de línea de servicio general, y sobre todo, que esto es lo que importa, obtener una crecida subvencion del Gobierno.

Ha querido darse á este argumento una importancia decisiva, y sin embargo es cosa de mero aparato. El Sr. Godinez lo sabe bien, porque seguramente, ha leído la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, y el Reglamento que para su ejecucion se publicó en 15 de Febrero de 1856.

No se establece en la ley esa supuesta division de ferro-carriles *generales y transversales*, sino la de líneas de servicio *general* y de servicio *particular*. Entre las líneas de servicio general se clasifican como de *primer orden* las que partiendo de Madrid terminen en las costas y fronteras del Reino (Artículo 2.º de dicha ley.)

Pero esa clasificacion para nada influye, ni alza ni baja la subvencion con que el Estado viene con auxilio de todas las líneas de servicio general, que de tal auxilio necesitan. No hay diferencia alguna entre las líneas de primero y de segundo orden, sino la que marca el artículo 43 de aquella ley que dice así:

«El Gobierno dispondrá se hagan desde luego los estudios ó se completen los que haya comenzados sobre las líneas generales de primer orden comprendidas en esta ley por comisiones de ingenieros nacionales ó extranjeros, para que por ellos, y segun los planos y

presupuestos que formen, y sean aprobados, se proceda á la construcción de dichas líneas.»
—«Lo mismo deberá hacer siempre que se proyecte una línea general de primer orden.» (1)

De modo que todas la prerogativas y privilegios de los ferro-carriles de primer orden, es decir, de aquellos que partiendo de Madrid terminan en las costas y fronteras del reino, consisten en la obligacion que se impone al Gobierno de practicar los estudios, valiéndose al efecto de ingenieros nacionales ó extranjeros; ó mas claro; que la *iniciativa* en la construcción de esas líneas, pertenece al Gobierno, al paso que las vías férreas de interés general, en que no concurren las circunstancias necesarias para ser clasificadas como de primer orden, se dejan á la *iniciativa* de los particulares, compañías, pueblos ó provincias interesados en su construcción.

Inútil es, pues, el que yo moleste la atencion de mis lectores, empeñándome en una larga discusion, sobre si en la línea directa ó en la transversal concurren ó no esas circunstancias que marca la ley para elevarlas á la categoría de primer orden. No conduciría á nada este trabajo, sino á probar, por ejemplo, que el Gobierno debió promover y costear los estudios de la primera; beneficio á que hemos renunciado, pagándolos de nuestro bolsillo: tarea ociosa tambien respecto á la segunda, puesto que se han adelantado á realizarlos dos poderosas sociedades de crédito.

Por lo demas nada hay tan difícil como el señalar una subvencion justa y proporcionada á la cuantia de las obras que han de emprenderse. La mas justa de todas es la que consiste en asegurar á las acciones un mínimo de interés, que suele ser el 6 por 100, con 1 por 100 de amortizacion. De este modo desaparece el riesgo y se obtiene el concurso de los capitales tímidos. Y como el dinero español se distingue por esa cualidad, que no solo es tímido y medroso, sino altamente precavido, de aquí el que nuestras primeras concesiones de ferro-carriles se hicieran adoptando este método de subvencion, ya solo, ya conuinado con el de *prima fija*, que ahora va prevaleciendo.

El de Alar á Santander, llamado de Isabel II que es de servicio general, pero no de primer orden, se auxilió con una subvencion de 60.000.000 de rs., pagaderos en acciones de ferro-carriles, y además se aseguró á los capitales de particulares invertidos en las obras el rédito de 6 por 100, y uno de amortizacion (2)

Digo que despues ha prevalecido el sistema de *prima fija*, que consiste en señalar una cantidad alzada por kilómetro, que la empresa

(1) El contenido de este artículo nos sugiere una reflexion muy amarga. Si lo que se quiere es una línea general de *primer orden* de Madrid á la frontera portuguesa, y aun á Lisboa; por la cuenca del Tajo ¿porqué no se ha excitado al Gobierno á que de su cuenta hiciera los estudios? ¿porqué ha gastado en ello la provincia treinta mil duros? No es muy de temer que el Gobierno y las Cortes rehusen la concesion de esa línea, y que en cambio de los 30.000 duros nos queden esos estudios, que serán literalmente un papel mojado?

(2) Véanse la R. O. de 8 de Marzo de 1850, el R. D. de 19 de Noviembre de 1851, el de 31 de Marzo de 1852, la R. O. de 14 de Setiembre de 1853, la de 2 de Junio de 1854, la ley de 8 de Marzo de 1855 y la R. O. de 8 de Junio de 1856.

recibe á medida que va terminando las obras; y es natural que vaya cayendo en desuso el método primitivo, que entre otros inconvenientes tiene el de someter los actos, operaciones y contabilidad de las empresas á una severa y embarazosa fiscalización del Gobierno. Esa cantidad ó prima fija varía mucho segun los casos y circunstancias. Para señalarla con justicia y con acierto, es preciso tener en cuenta las dificultades del trayecto, el precio de los materiales, el de la mano de obra, el movimiento comercial en la dirección del camino, el que se espera en un porvenir más ó menos próximo, y sobre todo, las condiciones de la demanda; porque segun la mayor ó menor afluencia de capitales así el Gobierno dá ó recibe la ley de esta clase de negocios. Debe considerarse también el interés corriente del dinero, la mayor ó menor facilidad de colocarlo en otras empresas y cuantos motivos influyen en el alza ó baja de los efectos públicos y valores comerciales, motivos muy difíciles de apreciar, que se escapan á la mirada del observador más perspicaz, y que solo se sienten por sus efectos, como los fluidos que vagan por la atmósfera, inaccesibles á los sentidos, se perciben en el desarrollo y vegetación de las plantas. Muchas veces hay que sacar la cuenta de las utilidades y subvención del ferro-carril tomando el pulso á las cuestiones políticas y de orden público; porque sin orden público no hay subvención que baste, ni estímulo que solicite á los capitales para arrojarse á esta clase de empresas.

El ferro-carril de Campillos á Granada (que no es de primer orden) tiene una elevadísima subvención; la de 447.540 rs. por kilómetro.

El Sr. D. José Salamanca, concesionario de esta línea, (1) es fama que no peca de tímido. Sin embargo, ¿quién podría saber si habría ó no tomado parte en la subasta, á haber sobrevenidos dos meses antes los sucesos de Loja?

Todas esas circunstancias permanentes unas transitorias otras, es preciso considerar y apreciar, para fijar con probabilidades de acierto la subvención de un ferro-carril. Lo que no se toma en cuenta, ni hay porque invocar en este asunto, es el lugar que ocupa en la clasificación de las líneas de servicio general, es decir, si es de primero ó de segundo orden. Líneas hay en España clasificadas como de primer orden, que no tienen subvención; otras que la tienen muy escasa, y algunas favorecidas con subvención más alta. Hay otras de segundo orden, *directas ó transversales*, que han recibido del Estado crecidos auxilios. La escala de la subvención sube ó baja segun las circunstancias que más arriba he indicado; pero no guarda relación alguna con la categoría del ferro-carril.

En la línea del Norte, por ejemplo, la sección 1.ª, que comprende desde Madrid á Valladolid, y la 3.ª, desde Burgos al Ebro, no tienen subvención alguna, ni del Estado ni de la provincia. En cambio, la sección 2.ª, desde Valladolid á Burgos, recibe la de 1.300.000 reales por legua. (2)

En la línea de primer orden de Palencia á la Coruña la subvención señalada es la siguiente: Primera Sección. De Palencia á Leon 180.000 rs. por kilómetro. Segunda Sección. De Leon á Ponferrada 357.000 rs. por kilómetro. Tercera. De Ponferrada á Quiroga 404.000 rs. por kilómetro. Cuarta. De Quiroga á Lugo 410.000 rs. por kilómetro. Quinta. De Lugo á La Coruña 360.000 reales por kilómetro. (3)

El ferro-carril de Barcelona á Granollers, que es transversal, no ha disfrutado subvención.

El del Grao de Valencia á S. Felipe de Játiva, de la misma clase, tiene la garantía de un 6 por 100 de interés, y 1 de amortización. (1) El de Madrid á Zaragoza, de primer orden, ha obtenido 240.000 rs. por kilómetro. (2) El de Tudela á Bilbao, de segundo orden, y transversal, 360.000 rs. por kilómetro. (3) El de Valencia á Tarragona, de igual clase, 240.000 rs. por kilómetro. (4) El Villarrobledo á Córdoba, Málaga y Granada 360.000 reales por kilómetro. (5) Por último y para no hacer interminable esta estación, el de Campillos á Granada, segun queda dicho, 447.540 reales por kilómetro.

La subvención más alta, como puede observarse; es la de este último, que ni es de primer orden ni de gran interés, puesto que no recorre en su trayecto sino parte de las provincias de Jaen y Granada.

Así pues, bien podemos nosotros los promovedores de la línea Extremeño-Castellano-Bética, que atraviesa la Península en toda su extensión desde Santander á Cádiz, esperar de la justificación del Gobierno, y del celo de las Cortes, que vengan en nuestro auxilio con la subvención necesaria y que baste para realizarla; sin arredrarnos por la excesiva longitud de la vía, que en gran parte está ya subvencionada y aun construida, (6) y que en todo caso, si preciso y conveniente fuese, podría dividirse en dos ó más secciones.

Camino mucho más largo es el de Lisboa á la Siveria, y el ilustrado Sr. Godínez, que no participa de nuestras ilusiones, espera verle concluido.

Coria 13 de Agosto de 1861.

RAFAEL GONZALEZ.

FERRO-CARRIL de la provincia de Cáceres.

III.

Después de una interrupción de más de veinte días, ocasionada por ocupaciones urgentes de mi profesión, vuelvo á nuestra cuestión de ferro-carril, continuando la segunda serie de artículos que me había propuesto publicar, para ilustrarla debidamente.

Confío en que el ilustrado y atento director de *El Eco de Extremadura*, que me había franqueado las columnas de su apreciable periódico para esta segunda serie, continuará insertándolos aunque sea en la última, en la más humilde de sus secciones.

Y casi me he alegrado de esta interrupción. Había ya tiempo para que la empresa del trozo de Ciudad-Real á Badajoz, se hubiera dado por entendida del último de mis artículos. La cuestión para ella era apremiante. Le demandaba la prueba de la sinceridad de sus intenciones respecto á la construcción de la línea transversal. Con menos motivo se ha dirigido á nuestro país, contestando á ciertas indicaciones que se habían publicado. ¿Por qué no lo ha hecho ahora, cuando tan directamente ha sido aludida? ¿Es que no ha considerado digno mi último artículo de contestación? ¿Es que reforzada con la respetable casa de los Sres. Parent Schaken y Compañía de Paris, no se considera ya en el caso de descender á contestar á impertinentes articulistas? ¿O es, en fin, que se quiere contestarme con la solicitud de concesión de la prolongación de la línea de Mérida á Sevilla y del ramal de aquel punto á Alconetar, y que este tiempo lo ha empleado en preparar todo lo necesario á este objeto?

¿Qué agradablemente sería sorprendido con tal noticia! ¿Con qué placer manifestaría á toda mi provincia, mi error, mi equivocación, más, mi estupidez, respecto á la cuestión que nos ocupa! Yo que no considero la línea transversal in-

compatible con la directa; yo que la deseo más, ó cuando menos tanto, como el más ardiente de sus defensores; yo que creo haber trabajado más que ninguno á su favor, apoyando la línea directa, medio el más eficaz de llegar algún día á su realización; yo, en fin, que soy natural de uno de los partidos de la derecha del Tajo que se ha decidido apoyarla; ¿con cuánto placer no recibiría la noticia de que la empresa de Ciudad-Real á Badajoz ó cualquiera otra, había solicitado su concesión y se hallaba dispuesta á construirla?

Y son mis deseos sinceros; más sinceros, tal vez, que los de muchos de sus encomiadores. Deseo esa línea, que ha de ser importante algún día, aunque bajo otras condiciones que las que puede tener en la actualidad, porque tiende á estrechar los lazos de dos provincias, que han estado siempre en buena vecindad, que han atravesado las mismas vicisitudes en nuestra historia, y que se han querido siempre como hermanas. Pero por lo mismo que tengo este deseo, prefiero á todos los medios, el que llene las condiciones de probabilidad de su construcción. Ya lo he indicado en artículos anteriores. Tengo la fuerte convicción de que esa línea no se hace, sino por medio de comunicaciones transversales entre las diversas líneas del Norte y Oeste de la Península. Una línea transversal de su extensión, de sus dificultades, que se separa tanto del centro de todas nuestras líneas generales, no hay empresa posible que pueda construirla. Mide entre sus puntos extremos, desde Sevilla á Medina del Campo, ciento y tantas leguas, más de 500 kilómetros; y los aficionados á números comprenderán, el gran inconveniente que su enorme coste tiene que oponer á su construcción. Y esto, sin tener en cuenta el escaso movimiento, que por hoy, y aun en muchísimos años, debemos calcular á esa línea.

Porque no hay que hacerse ilusiones. El cálculo de ese movimiento, no puede fundarse en meras generalidades, ni en la simple exposición de ciertos hechos, sin sujetarlos á un riguroso exámen económico. No basta decir que se observa en esa dirección cierto movimiento comercial. Es preciso averiguar si ese movimiento es bastante para la alimentación de esa línea; y si su aumento, podrá llegar, hasta el cálculo de las esperanzas de cualquiera empresa, que se decidiera á interesarse en su construcción.

No hablemos del movimiento de peage. Este tiene que ser insignificante. Una línea que no toca en el punto central de las generales, y que no atraviesa grandes centros comerciales, no se le puede calcular gran movimiento de esta clase. Las emigraciones anuales de clases trabajadoras, por extraordinarias que sean no bastan á sostener un continuo movimiento. Hacen un viaje de ida y vuelta anual, y pocos trenes bastan para este servicio. Súvase, el cálculo á la cifra que se quiera, y por exagerado que se suponga, pocos días se precisan para la conducción de esta emigración. ¿Y qué supone el exceso de movimiento de algunos días para el entretenimiento anual de una línea? Y lo mismo decimos de la trashumación del ganado lanar, caso que la trashumación, pudiera sostenerse por muchos años. ¿Qué supone el movimiento de quince días, para la esperanza del entretenimiento de esta gran línea?

Y respecto á mercancías, á productos de movimiento contante, ¿qué podemos calcularle? Recorre, es verdad, grandes centros productores. ¿Pero es bastante esto para calcularle un gran movimiento? Si esos centros productores, hallarán entre sí sus centros de consumo, naturalmente, debiera calcularse un movimiento aproximado á su producción. Tantos millones de fanegas de trigo, tanto número de ganado de toda clase, tanta lana, tantas arrobas de aceite, producen las provincias que atraviesa. Ninguno de estos productos pueden al moverse sustraerse á su movimiento. Tanto por consiguiente es el cálculo que debemos fijarles.

Pero cuando esos centros productivos, no hallan en la dirección de la línea sus centros de consumo; cuando los productos marchan por otras distintas á sus mercados naturales, aquellos, que le sostienen una demanda constante y por lo tanto, con beneficio de precio, ¿puede tenerse en cuenta esa gran producción, esa inmensidad de productos, para calcular el movimiento de citada línea? Los trigos y las harinas, que de las provincias de Castilla marchan á San-

(1) Se subastó á su favor el 1.º de Junio del corriente año.

(2) Artículo 7.º de la ley de 14 de Noviembre de 1855.

(3) Artículo 6 de la ley de 21 de Abril de 1855.

(1) Ley de 22 de Abril de 1855.

(2) Idem de 15 de Enero de 1856.

(3) Idem de 5 de Junio de 1857.

(4) Idem de 9 de Julio de 1856.

(5) Idem de 18 de Junio de 1856.

(6) La sección de Mérida á Sevilla está para subastarse con la subvención de 210.000 rs. por kilómetro y 60.000 rs. más por cuenta de las diputaciones de Badajoz y Sevilla. De Avila ó Medina hacia el Norte, está construida fuera de algunos trozos, que muy pronto quedarán habilitados para la circulación.

tander, los vinos y aguardientes que llevan al extranjero por el mismo punto, el sobrante de sus carnes y lanas que dirigen á Madrid y á las provincias de Aragon y Cataluña, ninguno de esos productos, que en gran abundancia, y llamados por una demanda siempre constante, encaminan para esas distintas direcciones, pueden tomarse en cuenta para el cálculo del movimiento de la línea trasversal Castellano-Extremeña. ¿Es probable que esa demanda cambiasse con la citada línea Extremeño-Castellana? La exportacion de cereales, vinos y aguardientes, no pueden hacerlo esas provincias, por un punto mas ventajoso que Santander. Sus carnes y lanas tendrá siempre una colocacion ventajosa en Madrid y las provincias de Aragon y Cataluña. Su direccion ventajosa, por las líneas del Norte y la de Zaragoza. Esto es indudable. A esos centros de consumo, no pueden jamas, dirigirse indicados productos, por la línea Extremeño-Castellana. ¿Irian al exterior por Sevilla teniendo tan cercano el puerto de Santander? ¿Vajarian á tomar la línea del Guadiana para dirigirse por Alicante ó por Madrid á Aragon y Cataluña? O la línea Extremeño-Castellana, puede facilitar otros mercados mas ventajosos á esos productos, de manera, que concluya con la demanda exterior y la de citadas provincias, ó de lo contrario, sosteniéndose activa esta demanda, tienen por precision que marchar por los puntos indicados.

¿Qué demanda pueden encontrar esos productos, en las provincias por las que se proyecta atravesarse esa línea Extremeño-Castellana? ¿Encontrarán las provincias de Castilla una constante y ventajosa colocacion para sus cereales en las provincias de Extremadura y Andalucía? ¿La hallarán para sus carnes, vinos y lanas? En algun año de escasez podrán colocar algun trigo, poco, porque en tales casos, la demanda exterior suele presentarse muy activa. Vinos, carnes y lanas, nunca. Es decir, que el gran centro productor de las provincias de Castilla, no puede encontrar ventajosos mercados, en la direccion Sur de esta línea. No es fácil presumir que aminore la demanda de Santander, la de Madrid y la de las citadas provincias del Este de la Península. Podrá conducirse por esa línea algun género colonial de su extremo Norte para las provincias que atraviesa; algun género estancado y pocos efectos de comercio de su direccion Sur. ¿Y esto es bastante para alimentar tan costosa y estensa línea?

Respecto á las provincias de Andalucía y Extremadura, con Castilla, nos hallamos en el mismo caso. Las Andalucías ¿le puede convenir subir sus vinos á Santander para el exterior? ¿Pueden encontrar colocacion ni en las Extremaduras ni en las Castillas? Sus esquisitos Málaga y Jerez, sus célebres toneles y botas ¿llegarian á colocarse en los wagones de esta línea? Sus abundantes aceites, aunque no son muy esquisitas y aceptables, tendrian buena colocacion en las Extremaduras y mejor en las Castillas. Pero este artículo, que podia venir en direccion Norte con ventaja, porque encuentra en el trazado de esta línea grandes centros de consumo, concluirá pronto, con nuestras aceites, que constituyen el principal y mas importante ramo de riqueza de algunos de los partidos de la derecha del Tajo. Las Andalucías tienen un terreno privilegiado para la produccion de este artículo. Sus costos de produccion son insignificantes comparados con los de nuestra provincia. Son tanto, que algunos escritores de agricultura, que no habian conocido este producto ni lo habian estudiado mas que en las provincias de Andalucía, se han aventurado á decir, que era producto casi espontáneo de la naturaleza, que se adquiria sin cultivo ó con muy escasos gastos de produccion. En nuestra provincia por el contrario, es tal vez, el ramo de riqueza, que mas gastos de produccion precisa, y sobre todo, el que mas demanda la continua y constante atencion del propietario.

Teniendo en cuenta esta consideracion y la abundancia de este producto debido á la feracidad de aquel suelo, nosotros no podremos nunca sostener la competencia con las aceites de Andalucía respecto al precio de venta. Constantemente y en todos los mercados del interior, puede presentarse esta con diez á doce reales en arroba de beneficio al comprador. La ventaja que pueda tener la nuestra en su calidad, no

llega nunca á vencer esa gran diferencia en la oferta, ni mucho menos en los centros consumidores de nuestras provincias. Tienen por precision las aceites de Andalucía que darnos la ley en los mercados de Castilla, porque á esa gran diferencia de precio en la oferta, no llega el pequeño coste de transporte por una vía férrea. Y no solo nos privaria por completo del mercado de las Castillas, sino que nos disputaria hasta el consumo de nuestra misma provincia. El consumidor no mira casi nunca la procedencia del producto que desea; tiene en cuenta el precio. Y cuando el mismo artículo se le presenta con 10 á 12 rs. en arroba de ventaja, la eleccion para él no es dudosa, aunque tenga que sacrificar parte de su gusto, porque el elegido no sea producto tan esquisito. Este es un fenómeno económico que se realiza siempre, en centros consumidores, que no se hallan en su gusto, á la altura de lo esquisito del producto. Solo los centros consumidores de las grandes poblaciones, en donde la cultura del gusto, y aun la moda, llegan á interesarse por la bondad de un artículo cualquiera, es cuando la bondad intrínseca de él, llega á contrarrestar, la falta de costos de produccion y la abundancia. Nuestros vinos de Málaga y Jerez, no pueden temer la competencia en esta clase de centros consumidores, de otros de bajos precios, porque sean mas comunes ó hayan costado menos sus gastos de produccion. Tampoco los aceites de Marsella y Valencia. Pero presentar á nuestros consumidores de provincias, una copa de aquellos vinos, y una botella de estas aceites, al precio que se venden en los mercados de las capitales, y al lado de otros vinos y de otras aceites que pueden presentarse á muchos mas bajos precios. La eleccion para ellos no puede ser dudosa. ¿Quién pagaria 16 ó mas rs. por una botella de cuartillo y medio de aceite de Marsella, encontrando la misma medida de aceite, por 3 ó 4 rs. á lo mas? ¿Quién obtaria por nuestros vinos de Málaga y Jerez á 10 ó 12 rs. botella, teniendo probabilidad de tomarlos á 2 ó 3 rs. del bueno de Brozas, de Valdepeñas ó Cariñena? Esto es evidente.

La ciencia económica, tiene sus leyes, que regulan los fenómenos de la produccion, del precio de las cosas, y su consumo, con la misma exactitud y aun inflexibilidad, que las del orden físico. Desconocer esas leyes, faltar á ellas ó contrariarlas, es esponerse á las mas desastrosas consecuencias respecto al desarrollo y fomento de la riqueza de ciertas localidades. Poned con la línea trasversal las provincias de Andalucía en comunicacion recta con las provincias de Castilla, y le entregareis por completo ese centro consumidor, donde tan buena colocacion han tenido hasta hoy nuestras aceites. Por de pronto, los esquisitos aceites de Sierra de Gata, que tanto cuesta su produccion, concluirán. ¿Cómo habian de poder sufrir por mucho tiempo, la competencia constante de las aceites de Andalucía, en su único y exclusivo mercado, de hoy, que es Castilla, con diez ó doce reales de rebaja de precio en arroba? ¿Y á dónde iria, y por qué medios, á procurarse nuevos centros consumidores? Esa localidad recibiria un gran golpe en su riqueza, sin que en su aislamiento, pudiera encontrar medios para reponerse. En el mismo caso se encuentran la mayor parte de los partidos de la derecha del Tajo, que son poseedores de esta clase de riqueza. ¿Y son los que mas esfuerzos están haciendo por la citada línea trasversal! Parece mentira que hasta tal punto hayan desconocido y estén trabajando contra sus propios intereses!

Y he aquí, como el único producto, que puede dar algun movimiento á esta línea de Sur á Norte, viene á matar uno de los mas importantes ramos de nuestra riqueza en esta provincia. Desde las márgenes del Tíetar hasta la frontera de Portugal, el producto del aceite, en nuestra provincia, es de inmensa consideracion. Registrad los catastros de la riqueza de todos los pueblos de la derecha del Tajo, quizá resulte que sea el aceite la mayor de sus producciones. ¿Y vais acercar á vuestros únicos mercados otros centros productores de aceites mas poderosos! ¿Y no temeis su gran competencia! No se necesitan, ciertamente, profundos conocimientos de la ciencia económica para predecir sus resultados. Facilitad, facilitad á las Andalucías el medio de inundar las provincias de Castilla con sus

aceites, y vereis donde colocais las vuestras. Cerraros el paso al exterior por Portugal, y probaros de la comunicacion de Madrid y de las provincias del Este, centros de consumos de vuestras ultimas esperanzas, y vereis qué haceis de vuestro precioso producto. Porque no os hagais ilusiones, el mercado de Castilla, aun sin la comunicacion de la línea trasversal, teneis que llegar á perderlo mas tarde ó mas temprano. Tales son las ventajas de la produccion de ese artículo en las Andalucías, que aun subiendo á Madrid y bajando por la línea del Norte á Medina del Campo ó Valladolid, os ha de hacer una terrible competencia en los mercados mismos de Salamanca, Toro y Zamora, que son vuestros mercados predilectos. Dificilmente podreis vencer esa competencia. ¿Y qué hareis entonces? Las líneas de Madrid á las Andalucías y á el Norte, se hallan en construccion y no muy lejanas á su término ¿Qué pensais para entonces? ¿Creéis que la línea trasversal os salvará de una eminente ruina? ¿Creéis que acercando mas y mas ese producto rival á vuestros mercados os salvareis?

Solo teneis un medio de salvacion, y es ya tiempo, que vayais pensando seriamente en él. Los nuevos sistemas de comunicaciones, al paso que aceleran el desarrollo y prosperidad de la riqueza de un pais, hacen tambien sus víctimas; promueven verdaderas revoluciones económicas, que en su accion, no dejan de causar tambien estragos. No podeis, ni podreis nunca sostener la competencia con las aceites de Andalucía respecto al precio de este producto. Siempre y en toda la Península y con particularidad el dia que se comuniquen con el centro de nuestras líneas generales, pueden ofrecerlo los productores andaluces, á mucho mas bajo precio que vosotros. Pero podeis sostenerla respecto á su bondad. ¿Y dónde se aprecia esta hasta el punto de poder vencer con ella esa diferencia de precio? En las grandes capitales, en esos grandes centros consumidores, donde se hace de la bondad de ciertos productos un artículo de lujo; en Madrid, Barcelona, Lóndres y otros puntos del extranjero donde se consumen las aceites de Valencia, de Marsella y de otras, que han adquirido el concepto de esquisitas. La vuestra y con especialidad la de Sierra de Gata, puede competir dignamente con estas. A buscar, pues, esos mercados, que son los únicos que pueden aun preparar un gran porvenir á ese producto. Los productores de Sierra de Gata saben bien lo que es la demanda de esos mercados, en ciertas ocasiones, á pasar de la dificultad y coste de los transportes y el peligro de las aduanas. A hacer constante esa demanda deben dirigirse todos sus esfuerzos. ¿Y qué línea la favorece? ¿La que siga una direccion contraria á esos grandes centros, ó la que se dirija directamente á ellos? Piénselo bien los productores de este artículo de la derecha del Tajo. A nadie mas que á ellos perjudicará notablemente la línea trasversal, si antes ó al mismo tiempo no se abre la directa.

Insensiblemente me he dejado llevar de esta clase de consideraciones, hasta concluir este artículo, que ya parecerá demasiado extenso al Director de *El Eco de Extremadura*, sin haber tocado siquiera el punto que me proponia, que era el de averiguar, si la empresa de la línea del Norte, le podria convenir el construir la línea Extremeño-Castellana llenando esta las condiciones de verdadera línea trasversal, desde Sevilla á Medina del Campo para dirigirse rectamente á Santander.

Cáceres y Agosto 21 de 1861.

CÁRLOS GODINEZ DE PAZ.

GACETILLA.

MUY BUENOS DIAS.—Con fuego en el pecho ardiente,—y en los labios pura miel,—se presenta, niñas, el—*gacetero suplente*.—Yo soy: en mi corazón—siento miedo y alegría—al pensar que en este día—voy á tomar posesion.—Pues mas que una pesadilla—me aflige el reflexionar—que tengo de reemplazar—al rey de la gaceta.—Confuso y con pies de plomo—por la puerta voy entrando,—porque sé muy bien el *cuando*;—pero sé muy mal el *cómo*.—¿Dónde buscaré las flores—que os regalaban

su númen—y de su rico cacúmen—los rasgos encantadores.—Tentaciones, niñas, sientos—de hacer dimisión del cargo,—pero.... pongo un sin embargo,—doy un paso y tomo asiento.—¿Quién cobarde y descortés—se atreverá á renunciar—el honor de derramar—flores mil á vuestros pies?—Para empleo tan gentil—traeré ¡por la luz del rayo!—de los cabellos á mayo—y de las barbas á abril.—No diré que sois hermosas—porque es verdad muy trivial;—pero afirmo, pesiatal,—que semejais á las diosas.—Os diré mi amor, mi bien,—rosas, lirios, alelías,—perlas, diamantes, rubies—y querubés del Eden.—Si á decidir y chistoso—me puede Francisco ganar,—no me habrá de aventajar—en lo tierno y obsequioso.—Así pues, no habrá pendencia—por el trato que he de daros.—pues verá que sé alhagaros—mi amigo mientras su ausencia.—Y el que os recomienda tanto—verá que en mi corazón—tienen recomendación—vuestra belleza y encanto.

BIEN HECHO. Al pasar un portugués y un asturiano por un puente de cierto río, le preguntaron al primero:

—¿Cómo se llama V?

—Juan Antonio, José Cainto, Manuel de las tres Caidas, da Ponto, Albindarran, Louveiro de Pinto y Quiñones de Haro.

—Pues pague V. once cuartos, á razón de uno por nombre,—le dijo el recaudador del portazgo.

¿Y V.—le preguntó al asturiano?

—Apenas me llamo Pedru, respondió el astur entregándole un ochavo.

ADVERTENCIA ÚTIL.—Por real orden 22 de mayo, que creemos no se ha publicado en la *Gaceta*, se ha resuelto que en las ventas de fincas procedentes de bienes nacionales, que se verifiquen por falta de pago de cualquiera de los plazos sucesivos al primero, se satisfaga al contado por el nuevo comprador el importe de los espresados plazos ya vencidos, espresándose así en los anuncios de la subasta; y que se exija al rematante declarado en quiebra, de una sola vez y también al contado, la diferencia entre ambos rematantes y los gastos del segundo, tomando en cuenta para deducirla los pagados que hubiese hecho y productos de las rentas de las fincas que deben abonarse en su cuenta.

CONVENIO. De Felicia enamorado—ha vivido D. Ramon,—con tan pura inclinación—que con ella se ha casado.

Se quieren, y tan de gana—que han podido convenir—en que solo han de reñir—tres veces cada semana.

MAS MÚSICA. Esto oíamos, á muchas de las personas que el lunes en su noche, concurrían al paseo nuevo á escuchar las *escojidas piezas*, que toca la banda. Los intervalos de una á otra pieza, eran prolongadísimos, no dudamos que con nuestro aviso acortarán: sabemos que su deseo, es complacer al inmenso número de personas, que allí van con ese objeto.

MULTAS. Lo han sido en los días anteriores algunos de los que concurrían al mercado y espendieron leche adulterada. También lo han sido, algunos que se dedican á la expendición de carne, que no tenía las condiciones que se les exige. Estas correcciones adoptadas, por el ilustre Ayuntamiento, sin duda que contribuirán á que se mejoren nobilmente estos artículos, tan necesarios como útiles.

MEJORA. Nos complace sobre manera, la que se está ejecutando á la salida de la calle frente á la Administracion de la diligencia Extremeña; de ese modo nos veremos libres de barro en el próximo invierno, y la subida de los carruages mejorará notablemente sin que los veamos parados á su subida por la situación en que dicha salida se encontraba.

A UNA INCONSTANTE. La pintura del amor—deseas, mi buena amiga;—mas permite que te diga—que en tí la verás mejor.—Medita lo que en tí pasa,—observa tu corazón,—y encontrarás la lección—dentro de tu misma casa.—Dulces amores tendrías—si los dejases crecer,—

pero los suelen perder—tus caprichosas manías.—No quieras cual mariposa—que vaga de flor en flor,—andar de amor en amor—ya tierna, ya cariñosa.—Para que no muera niño—amor es fuerza le alientes,—le cuides y le sustentas—con incansable cariño.—Como rapaz delicado—es el hielo su enemigo,—y si le falta el abrigo—se muere de resfriado.—Ten al fin por muy constante,—si desoyes mis consejos,—que sobrándote cortejos—no tendrás ningun amante.

A UNA MORENA. Epigrama. Niega estar enamorada—cierta morena hermosa;—la creen porque lo jura—sin ponerse colorada.—Al contrario yo presumo—del juramento á despecho,—que guarda fuego en el pecho—pues le sube al rostro el humo.

SECCION OFICIAL.

BOLETIN DE VENTAS DE BIENES NACIONALES.

BIENES DE CORPORACIONES CIVILES.

Propios de Cáceres.

Remate para el 16 de Setiembre de 1861, en esta capital.

Número 3368.—Un terreno denominado Alvaro de Ovando; sitio de la Zafra, término de Cáceres. Linda: Este, Pradillos; Sur, Oeste y Norte, majadal de Garcia Ulloa, es de 42 fanegas de marco real, de segunda calidad con algunos canchales; la tasan en 13.440 rs en venta y 672 en renta, se capitaliza y subasta en 15.120 reales.

Núm. 3375.—Un terreno denominado Valverde del Canchal, sitio de la Zafra, término de esta capital. Linda: Norte, el río Salor; Este, Francisco Aldana; Sur, Grijalva, y Poniente Francisco Aldana; es de 28 fanegas de marco real, de segunda calidad, con algunos canchales. Lo tasan en 8.960 rs. en venta y 448 en renta; se capitaliza y subasta en 10.080 rs.

Núm. 3378.—Un terreno denominado Francisco Flores, sitio de la Zafra, término de esta capital. Linda: Norte y Este, Grijalva; Sur, charca de la Generala, y Oeste, Francisco Aldana; es de cabida de 26 fanegas de marco real, de segunda calidad con algunos canchales; le tasan en 8.120 rs. en venta y 416 en renta, se capitaliza y subasta en 9.360 rs.

Núm. 3380.—Un terreno denominado Herradero, sitio de Zafra; término de esta capital. Consta de una superficie de fanegas y 7 celemines de marco real, de 2.^a calidad con algunos canchales. Linda: Este, Fernando Ulloa; Oeste, Francisco Aldana, y Sur, camino de Zamarrilla. Lo tasan en 12.800 rs. en venta y 640 en renta, se capitaliza y subasta en 14.400 reales.

Núm. 3383.—Un terreno denominado Alberca Barrosa, sitio de la Zafra, término de esta capital. Linda: Norte, Garcia de Parades; Sur y Este, prado de Sierra de Fuentes, y Oeste, Garcia Sanchez. Es de 51 fs. y un celemin de marco real de segunda calidad con bastantes canchales. Lo tasan en 16.920 rs. en venta y 816 en renta, se capitaliza y subasta en 18.360 rs.

Núm. 3386.—Un terreno denominado Garcia de Parades, sitio de la Zafra, término de Cáceres. Linda: Este, corrales murados; Oeste, Garcia Sanchez Carrillo; Sur, Barroso, y Norte, Naranjo. Consta de una superficie de 36 fgs. de marco real de segunda calidad con bastantes canchales. Lo tasan en 11.520 rs. en venta y 576 en renta, se capitaliza y subasta en 12.960 rs.

Núm. 3389.—Un terreno denominado Callejon, sitio de Zafra, término de Cáceres. Linda: Norte, Lancha Rábiosa; Este, Callejon; Sur, Olguera, y Oeste, doña Beatriz. Consta de 10 fanegas de marco real de segunda calidad con bastantes canchales. Lo tasan en 3.200 rs. en venta y 160 en renta; se capitaliza y subasta en 3.600 reales.

Núm. 3391.—Un terreno denominado Garcia de Parades, sitio de Zafra; término de esta capital. Linda: Oeste, Alonso Rivera; Este Garcia Sanchez Carrillo; Norte, Naranjo, y Sur, Alonso Rivera. Consta de 4 fgs. y 4 celemines de marco real, de segunda calidad con bastantes canchales, que tasan en 1.280 rs. en venta y 64 en renta, se capitaliza y subasta en 1.440 rs.

Por todo lo no firmado,

El Secretario de la redaccion,

MANUEL MUÑOZ BELLO.

MERCADO DE ESTA CAPITAL.

Precios medios.	Rs. vn.
Fanega de trigo	58
Idem de cebada	36
Idem de avena	18
Idem de centeno	37
Idem de garbanzos	70
Arroba de arroz	36
Idem de patatas	4
Idem de aluvias	22
Idem de aceite	62

Idem de vinagre	14
Idem de aguardiente	80
Idem de vino	40

SECCION DE ANUNCIOS.

Arriendo de bellota y pastos de invierno.

Por término de uno á cinco años se arrienda el fruto de bellota de los millares de Cedillo, Mallamao, el Santo, Majada alta y Aguzaderas, pertenecientes á la encomienda titulada Herrera de Alcántara, sitios los cuatro primeros en el término del puebló de Cedillo y el último en el de la villa de Herrera.

Por el mismo tiempo se arriendan las yerbas de invierno de precitados millares.

La persona que quiera interesarse en este arriendo, podrá entenderse con el administrador de dichas fincas, que reside en Cedillo de Alcántara.

La Reina (Q. D. G.) se ha servido nombrar Procurador de S. E. la Audiencia territorial á D. Ezequiel Garcia Peñayo, para servir la vacante ocurrida con motivo de la defuncion del que la desempeñaba, D. Francisco Lino Donis. Las personas que le honraren cometiéndole algun asunto, vivan en la seguridad que la desempeñará con todo el celo y actividad que pueden desear, y dará frecuentemente aviso del estado de aquellos.

Vive calle de Santo Domingo, número 5 donde podrán dirigirse los que le favorezcan.

En la Sierra de la Montaña y próxima al Calvario, se vende una viña con plantio de cinco años. Tiene doscientas treinta estacas de olivo y árboles frutales. Quien desee adquirirla puede tratar con Luis Troeisubb, en la calle de Pintores.

LOS TRES HIJOS DEL CRÍMEN, novela

filosófico-social, original de D. Antonio Garcia del Canto.

En esta interesante obra se ven cuadros de costumbres de nuestras clases sociales dibujados con pincel maestro, y en la cual el autor de los *Misterios de Filipinas*, patentiza los grandes males que puede ocasionar una sola falta á muchas generaciones, hasta que Dios con su bondad infinita, arroja una mirada compasiva sobre los descendientes de los que la han cometido y les concede su perdón; pero al desenvolver su pensamiento el Sr. Garcia del Canto, lo ha hecho con tal acierto, ha tenido momentos tan felices de inspiración, ha sido tan moral, tan profundamente filosófico y ha desplegado tan grandes conocimientos del corazón humano, que muy pocas obras de este género podrán llegar á su altura.

Constará de unas cincuenta entregas de 16 páginas en 4.^o mayor, de excelente tipografía, además se dará una lámina por cada tres entregas, litografiada por los primeros artistas de la corte, á fin de que salga ilustrada del modo que merece el pensamiento que encierra.

El precio de cada entrega será UN REAL, lo mismo en Madrid que en provincias, y saldrán lo menos dos entregas por semana, hasta la terminacion de la obra, por hallarse esta, no solamente concluida, sino con el beneplácito de la censura.

En esta provincia, se suscribe en la redaccion de *El Eco de Extremadura*, calle de la Audiencia, núm. 9, Cáceres.

IMPORTANTE.

El magnífico cuadro del Sr. Gisbert, que representa el trágico fin de los Comuneros *Padilla, Bravo y Maldonado*, ha sido perfectamente litografiado, con el beneplácito de su autor, para poder colocarlo en un cuadro grande, y se REGALARA una copia de él á todos los suscritores á *Los Tres Hijos del Crimen*, á la conclusion de la obra; pero los que quieran recibirle antes, podrán verificarlo abonando en el acto el importe de cincuenta entregas, y estas las irán recibiendo á medida que se vayan publicando.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

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