

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.

Martes 12 de Noviembre
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. 60.

ADVERTENCIA.

Recomendamos á nuestros suscritores de esta provincia se sirvan satisfacer sus descubiertos, si quieren tener opción al magnífico regalo que en otro lugar dejamos anunciado. Obra ya en poder de nuestros corresponsales los recibos de las cantidades que deben abonarse hasta el 30 de Diciembre vindero, y debe tenerse presente, que el suscriptor que no recoja su correspondiente recibo antes del día 15 del citado mes, pierde todos sus derechos y quedará escludido del número de ellos, que publicaremos, conforme con lo ofrecido, el día 18 del referido Diciembre.

Los señores suscritores, del partido de esta Capital, y de fuera de la provincia, remitirán á la administración de este periódico el importe de su abono, hasta la fecha antes dicha, si quieren tener opción á nuestro regalo.

Encargamos nuevamente á los Sres. corresponsales, que para el día 15 de Diciembre próximo nos remitan la liquidación de la cobranza que hayan verificado, con devolución de los recibos que en dicha fecha obren en su poder.

EL ECO DE EXTREMADURA.

La comision directiva de la junta central del ferro-carril Extremeño-Castellano, ha pasado á las establecidas en diferentes partidos de esta provincia, la siguiente notable comunicacion.

Comision directiva de la junta central del ferro-carril Extremeño-Castellano.

Cáceres 10 de Noviembre de 1861.

Nuestro proyecto de ferro-carril Extremeño-Castellano se halla en estado de poderse presentar á las Cortes, para solicitar de ellas su concesion: solo falta la memoria estadística, que le debe acompañar.

Se presentará por una empresa muy conocida y respetable, que tiene dadas pruebas de llenar cumplidamente sus compromisos; no se pedirá un ramal, sino una línea, que enlace con otras de servicio general; que forme con parte de ellas una línea de la misma clase; que no ofrece grandes obstáculos en su construcción; que recibirá alimento por sus puntos extremos y por todos los de su trayecto; que será de suma utilidad para esta provincia, las de Castilla, la de Badajoz y las andaluzas, y de grande conveniencia para otras muchas de España: sus estudios no han sido costeados de fondos provinciales ni municipales, sino que hasta ahora los ha satisfecho la misma empresa, que apetece su construcción: las obras de tan inmensa utilidad y conveniencia como el ferro-carril Extremeño-Castellano, por sí mismas se recomiendan, y como las plantas lozanas se abren paso por entre los obstáculos, que se oponen á su desarrollo.

Ese proyecto de ferro-carril, cuando se discutía como idea, como un pensamiento, que entrañaba una grande economía en los transportes, por seguir las corrientes del comercio,

que habia de producir una riqueza igual á esa economía, porque nuestro país importaría los efectos y mercancías que necesita, y exportaría sus sobrantes por mucha menos cantidad que hoy le cuestan; ese ferro-carril, que nos llevaria directamente á los puntos donde se producen las cosas que necesitamos, y á los puntos donde se consumen las que nos sobran; que seria ademas muy útil y conveniente para la trashumacion del ganado lanar, que pasta las dehesas de Extremadura, por seguir la direccion de sus cordeles, y que abriria un gran porvenir á la industria y al comercio de nuestra atrasada provincia; cuando se discutía como idea, tenia junto ó frente á sí ese otro proyecto de camino de hierro, que se ha llamado línea directa, que partiendo de Madrid, y yendo por Talavera, Trujillo y Cáceres, se habia de unir en Assumar con el de Lisboa; ese otro proyecto, que se defendía, no por seguir las vias comerciales, sino por las que habia de crear.

Hoy que se han dado algunos pasos mas, que del terreno de las ideas y de las teorías se ha ido al de los hechos y al de la realidad, que se han practicado los estudios de uno y otro proyecto, y se piensa en su realizacion, hoy, no tiene nuestra línea ferrea Extremeño-Castellana frente ó junto á sí la llamada directa, sino una parte de ella, sino la línea de Talavera á Cáceres, que no enlaza con ninguna otra de servicio general, como se puede ver en el Boletín oficial de esta provincia del día 1.º del presente mes, en la circular que comprende de nuestra diputacion provincial: despues de tanta discusion, los defensores de la línea directa han retrocedido, al llegar á las vias de ejecucion, á su antiguo y limitado pensamiento de una línea particular, ó de una línea ferrea entre Cáceres y Talavera de la Reina, pasando por Trujillo.

Nació ese pensamiento pidiéndose autorizacion al gobierno para hacer los estudios de esa línea particular; para que se hiciera fue preciso sin duda que nuestra diputacion provincial acordase pagarlos de los fondos provinciales, despues de consentir, que se la cediese la autorizacion para hacerlos; no bastando esto para que esa línea particular fuese realizable, nuestra diputacion provincial ha presentado al gobierno el proyecto de ese ferro-carril, segun la Real orden de 17 de Octubre último; y se ha instruido por separado el expediente de que aparece que muchos pueblos de esta provincia han ofrecido el todo ó parte del 80 por 100 del precio de sus bienes de propios y comunes, para que se emplee en subvencion ó acciones de esa vía ferrea de Talavera á Cáceres. Todas estas cosas forman su base, son correlativas, están tan unidas entre sí, y subordinadas las unas á las otras, que de cualquiera de ellas, que se prescindiera, es de creer, que no llegaria á realizarse; por eso no es de extrañar, que se haya abandonado la línea directa, y por ahora solo se piense en la particular de Talavera á Cáceres, pasando por Trujillo.

Como se vé en el Boletín oficial de 1.º de este mes, S. M. la Reina ha tenido á bien disponer, que por los gobernadores de las provincias por donde cruza su trayecto, se proceda, sin pérdida de tiempo, á la formacion del expediente de utilidad pública á que hace relacion el párrafo 6.º, artículo 16 de la ley general de ferro-carriles, y los 2.º y 3.º de la instrucion para el cumplimiento de la misma. En su consecuencia se les han remitido copias del trazado, presupuesto, tarifa, y cálculos de los rendimientos, así como las exposiciones, que en favor y en contra han sido presentadas por diferentes

pueblos y corporaciones de esta provincia. En su virtud nuestra diputacion provincial, que es la que ha presentado al gobierno el proyecto del ferro-carril de Talavera de la Reina á Cáceres, pasando por Trujillo, ha acordado la publicacion en el Boletín oficial de la anterior Real orden, debiendo los ayuntamientos de los pueblos interesados exponer lo que crean conveniente sobre el importante proyecto de que se trata, dirigiendo certification de sus acuerdos al Sr. Gobernador Presidente, y quedando abierto el término de dos meses para admitir las reclamaciones, que se dirijan á dicha superior autoridad, á cuyo fin estarán de manifiesto en la Secretaria de la diputacion las copias del trazado, y de los presupuestos, tarifa, y cálculos de los rendimientos del camino de que se trata.

Ese deber, que se impone por nuestra diputacion á los ayuntamientos de los pueblos interesados, de exponer lo que crean conveniente, en forma de acuerdo, sobre ese importante proyecto, presentado por ella al gobierno, no podrá cumplirse, tendrá que ser un voto ciego el que den, sino conocen el trazado, tarifa, presupuestos y cálculos de los rendimientos; esos datos son indispensables para formar sus juicios ó sus opiniones, acerca de la utilidad y conveniencia de ese proyecto; ¿quién forma una cuenta de multiplicar sin tener multiplicando y multiplicador, ó una de dividir sin tener dividendo y divisor? ¿quién forma juicio de la utilidad de una obra sin conocer el presupuesto de sus gastos y de sus rendimientos, siquiera probables? Es preciso, tratándose de un proyecto, que se dice ser tan importante, y que lo es, aunque no se atiendan mas que á los muchos millones que costaria, ó que se publiquen en el Boletín oficial su trazado, presupuestos, tarifa y cálculos de sus rendimientos, ó que los ayuntamientos de los pueblos interesados pidan copias de ellos, ó que vengan á Cáceres á examinarlos en la secretaria de la diputacion provincial, donde están de manifiesto. Sin esto, los ayuntamientos de los pueblos interesados, no podrán acordar con conocimiento de causa: ni ellos, ni los que nos venimos oponiendo á ese proyecto, ni los ayuntamientos de los pueblos que no sean interesados podrán hacer reclamaciones.

Y es tanto más importante que toda la provincia conozca ese trazado, sus presupuestos, tarifa y cálculos de rendimientos, puesto que son muchas las personas y muchos los pueblos que llevados del conocimiento que tienen del país y de sus propios juicios, han optado por la línea transversal, y se han opuesto á la directa, por no ser útil ni conveniente; y podrían demostrar con ese trazado, presupuestos, tarifa, y cálculos de rendimientos la inutilidad, é inconveniencia no ya de la línea directa sino de una parte de ella, puesto que se trata de una cuestion tan importante y de tanto interés para el presente y porvenir de esta provincia, y debe por lo tanto presentarse clara, diáfana, sin reservas, y sin mas guía que el interés y conveniencia del pago, que debe ser el interés de todos; puesto que apareciendo ahora la utilidad y conveniencia de ese proyecto de ferro-carril de Talavera á Cáceres por Trujillo, volveria á seguir su curso el expediente de ofrecimiento del todo ó parte del 80 por 100 del precio de bienes de propios y comunes, para emplearse en acciones de esa vía ferrea, desapareciendo la falta, que notó el Consejo de Estado, de haberse ofrecido por los administradores de esos capitales para emplearlos en una

empresa cuya utilidad y conveniencia no contaba, y puesto que empleados esos capitales en acciones del mencionado ferro-carril, las absorberían todas; el constructor de las obras no tendría que poner nada de su bolsillo, y vendrían á ser los verdaderos dueños de esa línea particular, los pueblos á quienes perteneciesen esos capitales, y tendrían que administrarla por sí, y sino daba para los gastos, que suplir lo que faltase.

En cumplimiento de nuestro deber y del encargo, que se nos ha dado, hacemos á VV. presente estas observaciones, por si les pareciesen atendibles, reclamen de quien corresponda que gestione la publicación en el Boletín oficial de la provincia del trazado, presupuestos, tarifa, y cálculos de los rendimientos del proyecto de ferro-carril de Talavera de la Reina á Cáceres, pasando por Trujillo, que nuestra diputación ha presentado al gobierno; para que siendo públicos estos datos, podamos todos apreciar ese proyecto, examinándole bajo el punto de vista comercial, industrial y económico, que es como deben considerarse empresas de esta clase. = Felipe Calzado Pedrilla. = Manuel Jiménez. = José de la Riva. = Miguel Calaff. = Pedro Becerra Carrasco. = Francisco Liberal. = Andrés Ulecia. = Juan Samaniego Alvarez. = Santos Muñoa y Carlés.

Ahora que el Sr. Monturiol ha sido llamado á la Corte por el Excmo. Sr. Ministro de Marina, para acordar el modo y dónde se ha de construir un Ictíneo de grandes dimensiones, según anuncian varios periódicos de Madrid, nos parece oportuno reproducir el artículo que el ilustrado Sr. D. Jorge Lasso de la Vega insertó en su selecta publicación titulada *Cronica Naval de España*, bajo el título de **EL ICTINEO Ó BARCO-PEZ.**

Juicio facultativo de este aparato submarino destinado á la exploración, con libre movimiento, inventado por D. Narciso Monturiol.

La marina española, que cuenta con su antigüedad histórica muchos recuerdos de honra científica y una prioridad reconocida en los mas útiles adelantos de la náutica, no podía en la época de su actual regeneración mirar sin interés el aparato submarino inventado y propuesto al gobierno, como medio de locomoción y de muy útiles y variadas aplicaciones, por un ingenioso español. Su autor, el Sr. D. Narciso Monturiol, no menos dotado de ciencia, instinto mecánico, que de circunspección, no ha presentado su admirable invento sino después de multiplicados ensayos, practicados privadamente en escala proporcionada á sus medios de fortuna, pero que han bastado á satisfacer su conciencia escrupulosa y llevar la convicción á los sabios y facultativos, á quienes ha hecho partícipes y testigos de sus reiteradas experiencias.

En tal estado de confianza, buscando apoyo y protección entre las ilustradas Corporaciones, el Sr. Monturiol ha fijado naturalmente sus ojos en la Diputación catalana del Congreso, contando con que la opinión de estos funcionarios prestaría mayor fuerza y apoyo á la presentación de su invento. La natural simpatía y los estímulos del paisanaje no fueron, sin embargo, bastantes, por si solos, á recabar de los concienzudos diputados una protección á un invento de tal originalidad y cuantía; cuando por otra parte consta por notoriedad la existencia de otros aparatos que por su índole podrían inducir á establecer una prioridad que menoscabaría en algun modo el mérito del Sr. Monturiol. Este sentimiento de loable escrúpulo indujo á los señores de la Diputación catalana á consultar mis modestos conocimientos en las ciencias mecánicas auxiliares de la navegación; contando, empero, con la equidad de mi juicio en tal materia y mi justificado amor á las glorias de nuestro país.

Correspondiendo á esta confianza y des-

pues de un detenido examen científico y comparativo del medio de sumersión, locomoción y permanencia, en presencia de la historia de los medios empleados hasta el día por el hombre, para practicar las exploraciones submarinas, evacué el juicio facultativo que sigue, consignando con ingenuidad mi propia opinión sobre este trascendental invento, á reserva de darle mayor desarrollo, si esto fuese conveniente, respecto de las aplicaciones de gran cuantía que pueden hacerse del invento del Sr. Monturiol, en servicio de la marina del Estado, de la industria pescadora y de la defensa de las plazas marítimas.

Con tales antecedentes, el inventor ha sometido su aparato de locomoción submarina al gobierno, buscando, en el terreno oficial, el natural apoyo del Ministerio de Marina, que (una vez penetrado de su originalidad y conveniencia) protegerá el pensamiento de un español contra los ataques de las malas emulaciones que sufren, por desgracia, la mayor parte de los sentimientos nobles y generosos, dando honra y utilidad á su celoso inventor.

Nuestra pluma, siempre apartada de la política, pero constantemente consagrada á promover y sostener cuanto concierne al honor y fomento de nuestra marina, á su concepto histórico y la defensa de sus fueros, en el lugar que le corresponde entre los demas ramos del Estado, dedica hoy este tributo público al mérito de una invención de tanta utilidad, no solo para este ramo, inmediato interesado en su protección y desarrollo, después de los ensayos antedichos y del que acaba de autorizar con su presencia el Sr. Ministro de Marina, sino á los demás trascendentales intereses de la guerra y de la industria que hemos indicado, y cuyos naturales gefes y protectores concurrirán sin duda á realizar, en la escala y con las proporciones convenientes, la aplicación de este invento español.

He aquí la opinión que emitimos, correspondiendo á la honrosa confianza de los señores que componen la Diputación catalana del Congreso.

Necesario es para fijar un juicio facultativo, exento de toda prevención respecto del Ictíneo del Sr. Monturiol, remontarse á los primeros ensayos ejecutados por el hombre, de que tenemos noticia, para hacer exploraciones submarinas, en busca de objetos sumergidos por el naufragio, ó con miras de un interés especulativo. La campana llamada del Buzo, ofrece el tipo ó idea simple del medio imaginado desde muy antiguo para hacer este peligroso descenso en el mar, intentado sin otros recursos que los individualmente naturales al hombre, y á favor de su mayor ó menor resistencia, ó sea la facultad de retener la respiración, tan necesaria á la vida. La serie de progresos é invenciones practicadas en diversas épocas hasta el día, para disminuir ó atenuar aquellos obstáculos naturales, guardan proporción con los adelantos, con el hombre, en su tenaz empeño de investigar los senos del mar, ha buscado sus auxiliares en los progresos de la ciencia, á favor de ingeniosos medios mecánicos, para hacer mas útil y ventajosa la sumersión, y empleando ingeniosamente, para reemplazar el aire respirable diversos recursos y combinaciones, debidos á un conocimiento mas exacto de los elementos constitutivos del aire respirable y del modo de renovarlo en las profundidades marítimas. Pero estos ensayos, aunque admirables ciertamente, en nuestros días, por las diversas modificaciones debidas á la mecánica, la física y la química, solo han alcanzado á perfeccionar la antigua campana de Buzo, convirtiéndola, sin variar la idea primitiva á que ha debido su nombre; en un aparato que corresponde ventajosamente al pensamiento de explorar los terrenos submarinos, bajando á determinadas

profundidades, pero sujeto siempre al impulso rector que lo guía desde la superficie del mar, en donde se aplica á favor de medios de comunicación y referencia con el aparato sumergido, y transmitiendo á este los necesarios para renovar el aire respirable, y otros para sus operaciones. Pero estos medios mecánicos, verdaderamente ingeniosos y admirables, han crecido hasta ahora de la preciosa facultad del libre movimiento y traslación en el medio marino en que á voluntad se sumergen, llevando consigo, con completa independencia, el principio de la vida y movimiento con los recursos para ejecutar las operaciones exploradoras á que están destinados. Esto es lo que se propone el Ictíneo ó aparato á que nos referimos y cuyas cualidades habríamos tenido por paradójicas, si los ya numerosos ensayos ejecutados en las aguas de Barcelona no concurriesen apoyando nuestro juicio en favor de este invento español.

Ya hemos insinuado que los aparatos submarinos de reciente invención, suponiendo entre ellos el *Nautilus* del americano Mr. Williamson, ensayado satisfactoriamente en los Estados Unidos é Inglaterra, y el aparato del Dr. Payerne, corresponden, no obstante sus grandes perfeccionamientos, al orden de las máquinas submarinas trasportables y relativamente fijas de que acabamos de hablar; lo cual establece, á nuestro juicio, la gran diferencia que atribuye al Ictíneo incontrovertibles condiciones de prioridad, originalidad, y esto es lo que voy á procurar demostrar.

(Se continuará.)

RAPIDA OJEADA
sobre Extremadura, su pasado, su presente y su porvenir.

(Continuación.)

X.

Los cristianos fieles á esa divisa, consecuentes con su creencia, solo tributaban holocausto, solo daban su corazón á una mujer, únicamente latía por ella. Gozando con el pensamiento y con el alma, una flor, un lazo, una cinta, una mirada, un suspiro, respirar siquiera el mismo aire que la persona amada, llenaban sus ambiciones, y esto por largo tiempo. Comprendían bien que el verdadero amor, ese sublime destello de la Divinidad, es tímido como la primera mirada de una virgen, que es mas intenso, mas permanente, cuanto mas caro ha costado, mas pruebas ha sufrido y mas dificultades se han opuesto á su camino; que emana del alma mas que de los sentidos, que se nutre, crece y se fortifica con la abnegación y el sufrimiento.

Sabían que esa noble afición no está en el arbitrio humano adquirirla ó repelerla; que se engendra no ya meramente por la simpatía, sino mas bien por una causa que se oscurece á la limitada comprensión del hombre, pero que es invencible, y en la que quizá tenga algo de verdad el cuento mitológico de las mitades de Platón; y que ni puede violentarse, ni satisface un cariño que no está cimentado en el corazón. Sino lograban inspirarlo, devoraban sus penas en silencio, ó procuraban con respetuosa constancia, á fuerza de actos grandiosos, crear un amor que no existía. Nunca le compraban con la sangre del crimen.

Ebrios de placer con la banda que su querida les ciñó en el torneo ó les diera desde la gótica ventana de su ennegrecido castillo volaban al combate ávidos de gloria, y en él ó ese don les servía de sudario y cumpliendo su juramento exhalaban su postrer suspiro por su Dios y por su dama, ó tintos en sangre, coronados con el laurel de la victoria, venían á depositarlo á los pies de la misma.

No la ponían como hoy á vil mercado, ni como hoy hacían consistir el amor y su ser, en la punta de una espada, en el cañón de una pistola y hasta en el filo del cobarde puñal del asesino. El cálculo, y la fuerza, y el oro han sustituido al sentimentalismo y á la mas grandiosa de las impresiones. Por eso ahora no se conciben ni comprenden, son objeto de mofa y se juzgan fabulosas ó mitológicas, las activas y eternas pasiones

SECCION DE ANUNCIOS.

de las grandes figuras de Laura de Novas y de Francisco Petrarca, de Isabel de Segura y de Diego Garcés de Marcilla, de Leonor de Este y Torcuato Tasso, de la Condesa de Gelves y de Fernando de Herrera, y de tantos otros que nos señalan la historia.

Más como la ley de la expiación es inevitable, por eso también, como necesaria y legítima consecuencia de la educación que imprimen los hombres y el siglo á el bello sexo, la juventud se lamenta de la frivolidad, la inconstancia y la coquetería de este, y particularmente de la última cualidad, que, borron indeleble sobre sus perfecciones, degrada su ser, envilece sus mas bellos atributos, marchita y arranca la mas lozana flor de la corona del amor, seca y gasta la sensibilidad y apaga la antorchita del himeneo. Nosotros, en pro, sin duda porque no somos jóvenes, creemos hay exageración en esas quejas, y que esos defectos que se atribuyen á las mujeres no son generales á todas, que todavía las hay tan dignas como en la edad media, y que ellos no están en su caracter.

El árabe español en aquel tiempo, en muelle y suntuosa habitación, bajo una atmósfera circundada de nubes de aroma, ó en balsámicos jardines, aspirando el aire impregnado de voluptuosidad, rodeado de las esclavas de su harem, esplendentes y lánguidas ó alegres y coquetas, todas deslumbrantes, todas hermosas, pero en su mayor parte esclavas, puestas allí quizá contra su voluntad, aparentando lo que no sentían, pendientes de no signo de su señor, de sus despóticos caprichos y de su fabuloso paje, gozaba de lleno el mas refinado sensualismo; mas él no podía inspirar ni crear sublimes hechos porque en esos placeres no había la alta pasión que los impulsa y vivifica, porque en ellos el alma no tomaba parte, el corazón estaba vacío, el fatidio sucedía luego, y arrastraban una existencia miserable y afeminada. Y no podía menos de suceder esto. La poligamia, así como es el cancer de la familia y de los estados, careciendo del mas fuerte de los lazos, mata el sentimiento, y el sentimiento es la base de los mas preciados goces del amor, que es indivisible y que quiere reinar absoluto y que debe ser soberano.

De una parte el espiritualismo con todas sus bellas y encantadoras formas y el suave imperio de la mujer, personificado en un amor intenso, verdadero, único, cuyo altar no se profanaba, y que si no se rendía en perfumados pensiles ni en mágicas y suntuosas habitaciones con sus pebeteros de oro y ámbar, tenía, repetimos, su asiento en el alma. En frente la mas árida, exagerada y monstruosa sensualidad oriental, y la esclavitud en la mujer. Llena de gratas y perennes fruiciones el alma de los cristianos, gastado y cerrado y corrompido el corazón de los sectarios del Corán.

No se juzgue por lo expuesto que nosotros queremos mistificar el amor y reduciéndolo á un simple goce ideal, lo concebimos exento del sensualismo. Nada de eso. Lo queremos lleno de fuego; pero lo que no concebimos y lo que negamos es que exista, ni pueda existir, con la pluralidad de mugeres, ni tampoco donde estas son esclavas y no señoras, ni comprendemos en él mas que un ídolo.

V. M.

(Se continuará.)

GACETILLA.

Agua v. Dias pasados, bajaban dos personas muy respetables de esta población desde el Arco de la Estrella á la Plaza, cuando fueron saludados por un ciudadano, ó ciudadana, que les embocó una ración de agua por una ventana.

Anuncio. El que se hubiese encontrado un trozo de las ordenanzas municipales, que se ha extraviado, se servirá entregarlo al primer individuo de la policía, si es que por casualidad encuentra á alguno. El trozo perdido contiene el modo de conservar el alumbrado público, que hace unas cuantas noches se ha hecho contrabando; la manera de impedir escándalos y riñas entre los hijos de Baco, y otras zarandajas por el estilo. Se advierte que de noche es inútil buscar agentes de vigilancia.

A LA JUNTA DE SANIDAD. Ya que las personas encargadas de vigilar que no se adultere la leche que se vende en nuestro mercado, carecen

de los conocimientos suficientes para hacerlo ó no lo quieren hacer, suplicamos á la Junta de sanidad, en nombre de nuestros enfermos, que practique un escrupuloso reconocimiento, á fin de saber qué ingredientes entran en la composición de ese caldo blanco, que con la mayor frescura llaman leche.

SECCION OFICIAL.

La Dirección general de Propiedades y Derechos del Estado, con fecha 16 de Octubre último ha circularo la siguiente orden.

Esta dirección general observa con disgusto que en algunas provincias no se cumplen con la puntualidad debida las repetidas órdenes que se han circularo para que no se anuncie, en subasta, finca alguna de las comprendidas en las leyes de desamortización, dividida en suertes, sin preceder la aprobación de este Centro Directivo al expediente que sobre la necesidad y conveniencia de aquella división debe instruirse. Y no solo es esto, sino que con tal motivo, é interpretando de una manera errónea y abusiva el artículo 3.º de la Real orden de 21 de Setiembre de 1859, se liquida y exige el abono de los derechos de los peritos aplicando la tarifa segun el número de fanegas que cada porción ó suerte contiene aumentando así indebidamente los gastos de cada suerte hasta un extremo que invalida todos los cálculos los compradores forman sobre el coste de cada finca, y que retrae la concurrencia que debe apetecerse en todas las subastas. Si el artículo citado no estuviera tan claro y terminante, bastaría la recta razón para comprender que una finca dividida en suertes no puede causar mas trabajo de una manera que de otra, salvas muy pequeñas diferencias; pero es el caso que el artículo prohibiendo dicho abuso está muy explícito, y no puede concebirse que racionalmente se confunda su contenido con la general aplicación de la tarifa á fincas ó suertes que naturalmente se hallan divididas por distancias mas ó menos considerables, y que realmente forman fincas separadas y distintas.

La Dirección no aprobará ciertamente tales abusos, y exigirá la mas severa responsabilidad á los Jefes del ramo que incurrir en ellos, y á fin de evitarlos, espera que V. S. se sirva prevenirlas.

1.º Que por ningún motivo permitan se anuncie á subasta finca alguna dividida en suertes, sin que preceda la aprobación de este Centro Directivo al expediente que sobre la conveniencia de dicha división debe instruirse, segun lo prevenido en la circular de 19 de Noviembre de 1858 y Real orden de 22 de Julio de 1859.

2.º Que se cumpla á la letra el art. 3.º de la Real orden de 22 de Setiembre de 1859, que previene que así una finca fuera dividida en suertes para su venta, los derechos de tasación no se regularán aplicando la tarifa segun el número de fanegas que contenga cada porción ó suerte, sino por el que mida la finca sin dividir, prorrateándose la totalidad de los derechos, así para exigirlos á los compradores de aquellas, cuanto para abonarlos á los peritos tasadores.

3.º Que de la infracción de cualquiera de los anteriores artículos, esta Dirección general exigirá remisionalmente la responsabilidad que proceda á los Administradores, Oficiales primeros interventores, Comisionados y demas funcionarios que incurrir en ellas.

Por todo lo no firmado,
El Secretario de la redacción,
MANUEL MUÑOZ BELLO.

MERCADO DE ESTA CAPITAL.

Table with 2 columns: Item and Price. Items include Fanega de trigo, Idem de cebada, Idem de avena, Idem de centeno, Idem de garbanos, Arroba de arroz, Idem de patatas, Idem de aluñas, Idem de aceite, Idem de vinagre, Idem de aguardiente, Idem de vino.

CORRESPONDENCIA PARTICULAR

DE EL ECO DE EXTREMADURA. Sr. D. P. G.—Carpio del Tajo (Toledo).—Queda abonada su suscripción hasta el 30 de Diciembre próximo. Srta. Doña R. L.—Sevilla.—Recibido el importe de su suscripción, hasta el 30 de Diciembre próximo. Sr. D. A. del A.—Sierra de Fuentes.—Recibido el importe de su suscripción, hasta el 30 de Diciembre próximo. Srta. Doña E. N.—Cádiz.—Recibido el importe de su suscripción, hasta el 30 de Diciembre próximo. Sr. D. L. G. B.—Cádiz.—Recibido el importe de su suscripción, hasta el 30 de Diciembre próximo.

EL LLOYD ESPAÑOL.

Diario marítimo y de intereses comerciales. Este interesante periódico, que se publica en Barcelona, dá cuenta diariamente del movimiento de buques en todos los puertos del Reino y la mayor parte de los extranjeros, cuyas noticias son nacionales, por trasmitirlas á la Redacción los señores Capitanes de los puertos y Consules españoles residentes en los puertos extranjeros, segun las dos Reales Ordenes que para el efecto ha otorgado á su Director el Gobierno de S. M.

Además cuenta con numerosos y entendidos corresponsales en las principales plazas de Europa, para tener á sus lectores al corriente de los precios, de los diferentes mercados, así como de todas cuantas noticias puedan interesar al comercio español.

Ha establecido un Vigia en Tarifa que dá cuenta diariamente de todos los buques que embocan y desembocan el Estrecho de Gibraltar, para cuyo efecto y para que puedan ser reconocidos con facilidad, ha habierto un Registro donde anota todos los buques cuyos propietarios quieren gozar de esta ventaja, y el número que les corresponde lo fijan en una bandera de lanilla blanca, de 1 1/2 palmos de largo por 9 de ancho, siendo los números de lanilla azul muy oscura, y de 5 palmos de altura.

Esta idea ha sido acogida con entusiasmo por todo el Comercio, y baste decir que en los dos meses que hace que se publica el periódico, figuran en su Registro 400 buques.

La Dirección se halla establecida en Barcelona, calle Aneha, núm. 44, piso 2.º

Precios de suscripción: En Barcelona, 10 rs. por un mes.—En lo demas del reino, 56 rs. trimestre.—Estranjero y Ultramar, 78 rs.

Se suscribe en la Librería de D. Isidro Puyol.



SANTOS REMEDIOS,

GRABADOR DE SELLOS EN BRONCE, ESCULTOR DE LAPIDAS Y PINTOR DE MUESTRAS,

ofrece al público sus trabajos á precios sumamente arreglados.

Sellos para tinta, necesarios á todas las oficinas, ayuntamientos, juzgados de paz, parroquias, boticas, establecimientos literarios y de comercio; se hacen al módico precio de un real por cada letra de que consten, en el supuesto de que tengan cuando menos veinte.

Si llevase armas en el centro, aumentará por ello diez rs. sobre el importe de las letras. Si se quiere además caja de oja de lata, con tinta del color que se designe, subirá de precio otros diez rs. más.

Las lapidas y muestras se harán segun los modelos que elijan los interesados, en el variado surtido que se les pondrá de manifiesto, siendo el precio convencional.

Los sellos de particulares, para lacrar cartas, llevando las iniciales solamente, costarán 6 y 8 reales.

Se reciben los pedidos en la calle Solana, núm. 49, Cáceres; y cuando sean de sellos quedarán servidos á los tres dias de hecho el encargo.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

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

A LOS SUSCRITORES DE EL ECO DE EXTREMADURA.

GRAN REGALO DE PASCUA.

La Empresa de este periódico, deseando hacer una manifestacion de gratitud á sus constantes favorecedores, ha dispuesto regalarles, para la próxima pascua, un billete de la lotería moderna, que ha de jugarse en Madrid el día 24 de Diciembre, y cuyos tres primeros premios son: de **cuatro millones, dos millones y medio millon.**

Creemos que nuestros suscritores apreciarán en cuanto vale el sacrificio de esta Empresa, que pone al alcance de todos la opcion á esos magníficos premios, que la generalidad mira como otros tantos imposibles, porque no dispone de la fortuna necesaria para desembolsar MIL REALES, que es el precio de cada billete.

Y como pudiera acontecer que la favorecida Administracion de loterías de esta capital, fuera agraciada con uno de esos considerables premios, que repartido entre nuestros abonados daría á cada uno de estos una cantidad respetable, vamos á fijar las bases ó condiciones á que tanto los suscritores como la Empresa deben quedar sugetos.

OBLIGACIONES DE LA EMPRESA.

- 1.ª La Empresa se obliga á comprar, por la cantidad de MIL REALES VN., un billete para el sorteo de la lotería moderna, correspondiente al 24 de Diciembre venidero.
- 2.ª El número de ese billete se anunciará en nuestro periódico, lo más tarde, el día 12 del citado Diciembre, fecha en que debe suponerse que la Direccion general de loterías habrá ya remitido los billetes á las administraciones de las provincias.
- 3.ª En el mismo periódico en que anunciemos el número del billete, publicaremos un recibo ó certificacion de la administracion de loterías, que es la garantia más segura que de la compra de aquel puede presentarse.
- 4.ª Dado el caso de que la suerte nos favorezca, el producto que del billete se obtenga se repartirá entre todos los suscritores, por medio de un exactísimo dividendo.
- 5.ª A fin de que nuestros abonados puedan saber al primer golpe de vista, qué cantidad corresponde á cada uno de ellos, si por dicha entramos en la lista de los agraciados, publicaremos en el periódico del 18 de Diciembre, el número de suscritores que estén asistidos de legítimo derecho, para tomar participacion en nuestro regalo.

OBLIGACIONES DE LOS SUSCRITORES.

- 1.ª El suscriptor que quiera tener derecho al dividendo en que se reparta el premio que podemos obtener, deberá abonar antes del día 15 de Diciembre próximo, todo lo que adeude á esta Empresa por atrasos de suscripcion, más el importe de esta hasta el día 30 del referido Diciembre, en que termina el segundo año de nuestra publicacion. En la inteligencia, de que el suscriptor que no acredite el total abono de sus descubiertos hasta la fecha referida, no percibirá cantidad alguna por el dividendo que le corresponda, y esta cantidad quedará á favor de la Empresa.
- 2.ª Para verificar el cobro de las suscripciones atrasadas y corrientes de que trata la condicion anterior, remitiremos oportunamente á nuestros corresponsales recibos extraordinarios, que nuestros abonados deberán conservar, para presentarlos á la hora de percibir el dividendo que pueda tocarles en suerte.
- 3.ª Pierde todos sus derechos el suscriptor que para el 15 de Diciembre no satisfaga sus adeudos, pues solo de este modo podremos saber con entera certeza el número de abonados con que hemos de contar, para cumplir lo ofrecido en la condicion 5.ª de las que esta Empresa se impone.
- 4.ª Las personas que estuvieron suscritas á nuestro periódico, cuando empezó su publicacion y que despues nos retiraron sus abonos, recobrarán todos sus derechos, pagando el importe de sus adeudos, más el trimestre que dió principio en 1.º del actual.
- 5.ª El cobro de las cantidades que es probable obtener, lo efectuarán nuestros suscritores en las oficinas de este periódico, calle de la Audiencia, núm. 9, Cáceres, previa la presentacion de los recibos de que habla la segunda de estas condiciones.

Lista de los señores corresponsales de esta Empresa, y puntos de su residencia en la provincia.

D. Miguel Sanchez Badajoz.—Alcántara.
D. Faustino Benito.—Béjar.
D. Pedro García.—Cória.
D. Basilio de Sande Cid.—Garrovillas.
D. Anastasio Iglesias.—Granadilla.
D. José Casillas.—Hoyos.
D. José Verdugo y Barbadillo.—Jarandilla.

D. Nicanor Fernandez Bravo.—Logrosan.
D. Juan José Mendez.—Montanchez.
D. Pedro Hernandez.—Navalmoral de la Mata.
D. Francisco Botan.—Plasencia.
D. Lucas Moreno.—Trujillo.
D. Norberto Daza.—Valencia de Alcántara.

NOTAS. 1.ª Los Sres. suscritores residentes en los pueblos del partido de esta capital y fuera de la provincia, girarán á la Administracion del periódico el importe de su suscripcion hasta fin de Diciembre venidero, si quieren tener opcion al regalo que dejamos ofrecido.

2.ª Toda persona que se suscriba á nuestro periódico, desde el día 1.º del pasado Octubre, tendrá derecho á percibir las cantidades que por dividendo puedan corresponderle, si abona el importe de su suscripcion antes del día 15 del próximo Diciembre.

3.ª A los suscritores de los pueblos del partido de la capital y de fuera de la provincia, se les acusará el recibo de sus abonos en las columnas de nuestro periódico,

SUPLEMENTO

A EL ECO DE EXTREMADURA.

Viernes 15 de Noviembre de 1861.

El ilustrado Sr. D. Rafael Conzalez, que tan celoso defensor de los verdaderos intereses de esta provincia se ha mostrado en la discusion de los proyectos de sus líneas ferreas, acaba de remitirnos el siguiente notable articulo, que con el mayor gusto publicamos en este suplemento, para que conserve toda la oportunidad con que ha sido escrito. Recomendamos á los hijos de Extremadura, y muy particularmente á los ayuntamientos de la provincia, el nuevo esfuerzo que el Sr. Gonzalez dirige á salvar los intereses de su pais.

FERRO-CARRIL.

La cuestion de ferro-carriles, pasados algunos momentos de calma, ha entrado ya en uno de esos periodos criticos y solemnes, en que cualquiera imprevision de nuestra parte podria traer consecuencias fatales para el pais.

La Excm. Diputacion, que en esto como en todo solo busca el bien general, ha abierto una informacion, en que todos los ayuntamientos de la provincia serán oídos, sobre las ventajas ó inconvenientes del ferro-carril directo á Talavera de la Reina; á cuyo efecto deberán reunirse y dar su dictámen en el dia 20 del corriente.

Sin la pretension de dar consejos, que ciertamente no han menester las dignas personas que por su posición y arraigo están llamadas á influir sobre la opinion pública, ilustrándola y dirigiéndola en el sentido que marcan los intereses bien entendidos de nuestro pais: sin otra mira que la del bien de este mismo pais, que me ha concedido la honra muy preciada de representarle en la Diputacion provincial: sin otro deseo que el del acierto, me creo obligado una vez más á exponer ante el público, con mi franqueza habitual, las opiniones que he formado y sustentado sobre tan grave y vital asunto.

La vía ferrea de Cáceres á Talavera de la Reina por Trujillo, objeto de la informacion, ha sido ya muy severamente juzgada por los mismos que tomaron á su cargo el defender en la prensa la llamada línea directa por la cuenca del Tajo.

Ellos pusieron de manifiesto con gran copia de datos cuánto hay de vicioso y hasta de absurdo en ese trazado, que sacrifica al interés exclusivo y absorbente de Trujillo la conveniencia general de toda la provincia. Ellos hablaron de un largo rodéo, indispensable si la línea ha de pasar por aquella ciudad; y se asustaron no poco ante las colosales obras de fábrica que deben construirse para dar paso á los rios Tajo y Almonte.

De modo que, en resumen, los valedores y parciales de la línea directa, aquellos mismos con quienes yo he tenido la honra de luchar en el palenque de la discusion en defensa del ferro-carril trasversal, nos decian muy alto. «El trazado por Cáceres, Trujillo, Naval Moral y Talavera es el mas largo y el mas costoso.»

Pues bien, y sirva esto de saludable advertencia á todos. Ese trazado, que nuestros adversarios repudiaban; el mas largo, el mas costoso, el mas difícil, con sus 720 metros de puentes de hierro sobre el Tajo y Almonte, con sus 4259 metros de túneles en el puerto de Miravete, el mas excéntrico, el mas egoísta, si esta palabra es lícita; ese trazado es el mismo sobre el cual los ayuntamientos van á dar su dictámen.

Bastará, pues, que digan: «El mas ilustrado y elocuente de los defensores de la línea directa, que nosotros impugnamos, por inconveniente y extemporánea, ha llevado por todas partes la conviccion de que el trazado por Trujillo alarga las distancias, aumenta los gastos, dificulta la construccion de aquella línea, la aproxima á las comarcas explotadas por el ferro-carril del Guadiana y deja huérfana y desheredada de todo movimiento comercial á la inmensa mayoría de la provincia, en obsequio de un solo distrito.»

Pero hay mas. Con el trascurso del tiempo esta inmensa cuestion ha ido presentando diferentes faces. Ultimamente se nos decia: La línea directa no es incompatible con la trasversal: antes bien facilita y acelera su construccion: viuiendo por Malpartida de Plasencia, Alconétar y Cáceres os damos construidos mas de 70 kilómetros. De modo que entre los méritos y servicios del trazado directo contábase y encomiábase como tal el de allanar obstáculos para en su dia llevar adelante la línea trasversal.

Qué diremos, pues, de ese trazado ahora que se presenta desprovisto del único mérito por el cual se recomendaba á nuestras simpatías? ¿Qué dirán de él los que por tales circunstancias y buenas prendas lo recomendaron? Los que en Febrero del corriente año, tomando á ofensa el que les atribuyésemos cierta adhesion al trazado por Trujillo, sumaban la cuenta y decian: «Por Malpartida de Plasencia, Alconétar y Cáceres se economizan 14 kilómetros de vía y 20 millones de coste» ¿se callarán ahora? Los que en Julio, llorando y lamentando nuestras discordias, levantaron bandera de paz y de conciliacion, proponiendo que la línea pasara el Tajo por Alconétar, y á este título solicitaron el apoyo de los Municipios ¿no tendrán ahora una sola palabra para consolarles de este inesperado fracaso?

No dudo de la sinceridad de nadie. Todos los defensores de la línea directa han escrito y obrado de buena fé. Todos han sembrado. Trujillo recoje.

Aquellos que tomaron á su cargo la difícil tarea de ilustrar la opinion pública, y ejercieron el apostolado de la línea directa, nos decian tambien, con el acento de la mas arraigada conviccion: «El ramal de Cáceres á Talavera no es un proyecto serio, mientras que el Gobierno y las Cortes, triunfando de todas las resistencias, no resuelvan la cuestion de la línea internacional, y ofrezcan la seguridad de prolongarle, de un lado hasta Madrid, y de otro hasta empalmar con las líneas portuguesas.»

Pues bien: yo tomo acta de estas palabras, y á mi vez os digo: La cuestion no ha sido resuelta: falta mucho para que el Gobierno y las Cortes, querantando las reglas de la mas vulgar prudencia, autoricen y subvencionen la construccion de dos líneas paralelas de Madrid á Lisboa, destinadas á arruinarse mutuamente. Y tanto falta, que ó mucho me equivoco, ó esa informacion de utilidad que se ha ordenado practicar respecto al ramal aislado de Cáceres á Talavera, es anuncio seguro de que el Gobierno no se hace ilusiones sobre este punto, como aquellos que proponen la construccion de un ferro-carril general, internacional, de primer orden, por la cuenca del Tajo. Las líneas de primer orden, segun la legislacion del ramo, no se someten á esa informacion de utilidad, ni tal trámite es preciso. Esa informacion esplica la mente del Gobierno, y nos revela por lo tanto que solo se trata de lo posible, es decir, de enlazar á Cáceres con Talavera por me-

dio de un *petit* ferro-carril, en reemplazo de la agonizante diligencia, que á penas puede sostener estas dos poblaciones.

Pero yo, que puedo ser generoso, y hasta prodigo de concesiones, concedo que la cuestion no haya sido resuelta, y que por mas ó menos tiempo seguirá agitando en la prensa, en los círculos y hasta en las regiones oficiales: que habrá juego de alza y baja en las esperanzas de los amigos y adversarios de la gran línea internacional.

Y hecha esta concesion, apelo á la buena fé, que reconozco, al patriotismo, al provincialismo, á la razon, al buen sentido, sobre todo al buen sentido, de los promovedores de la línea directa, para que me digan si entre tanto que esa gran cuestion permanezca en litigio estiman racional y prudente construir y subvencionar con capitales de los pueblos esa fraccion de camino, destinada á perecer en su aislamiento, como rama desgajada de un árbol, si como es probable el litigio se pierda.

Ya veo que me contestarán protestando contra todo conato de consumir estérilmente el caudal de los pueblos. Creo de buena fé que los conceptores y directores de ese proyecto lamentarian como el que mas, tanto como yo, la ruina del patrimonio comunal. Lo creo, y lo digo así; porque debo á mis adversarios este testimonio de justicia.

Sin embargo, para saber á que atenernos en tan delicado asunto, y llevar nuestra prevision tan lejos como sea posible, bueno será volver la vista sobre algunos hechos, y narrarlos. En Noviembre de 1859 la autoridad superior civil de la provincia dirigió á los Alcaldes una circular recomendando, que del importe del 80 por 100 de propios se destinase la tercera parte á la subvencion de la línea del proyecto, y las dos terceras partes restantes se invertirán en acciones del mismo ferro-carril.

Para que en los acuerdos de los ayuntamientos resultase la debida uniformidad, se les incluyó un modelo impreso del acta, en el cual se lee lo siguiente: «El Ayuntamiento y mayores contribuyentes, despues de una detenida discusion, acordaron: que la tercera parte del 80 por 100 del producto de los bienes que el artículo 6.º párrafo 1.º de la ley de 1.º de Abril del presente año reserva á los Ayuntamientos, se destine á la subvencion del ferro-carril, y que las dos terceras partes restantes que el párrafo 8.º del mismo artículo autoriza se conviertan en acciones al portador, se aplique á la adquisicion de acciones del ferro-carril.»

Los acuerdos de los ayuntamientos, como era de esperar, salvas algunas excepciones, se conformaron con el deseo muy persuasivamente expresado de la digna autoridad que habia tomado la iniciativa en el negocio.

No diré yo si esta iniciativa traspasó ó no sus límites naturales: no diré si hubo ó no toda la espontaneidad necesaria en esos acuerdos, por los cuales los ayuntamientos comprometian lo mejor y mas granado de su patrimonio. Sin renunciar al derecho que á todos nos asiste, de censurar los actos públicos de la autoridad, declaro que por hoy no tengo la menor intencion de desempeñar esa desagradable tarea.

Pero si debo observar que los ayuntamientos no estaban á la sazón suficientemente ilustrados sobre lo que á sus intereses convenia, relativamente á la inversion del inmenso caudal que la desamortizacion va á poner en sus manos.

Despues se ha discutido mucho, y la discusion levantó por alto una verdad, á saber: que

la tercera parte del 80 por 100 de propios no puede emplearse en subvención de la línea directa, ni de la trasversal, ni de ninguna otra, sin que de ella resulte la mas enorme de las injusticias. Y esa injusticia, puesta de relieve ante todos, se vió tan clara, que acabaron por reconocerla y confesarla los mismos á quienes se atribuía el propósito de utilizar en favor de determinadas localidades el patrimonio de toda la provincia.

En 13 de Agosto del corriente año varias personas notables y caracterizadas de Trujillo, contestando por medio de una hoja volante al artículo inserto en *El Eco de Extremadura*, correspondiente al 24 de Julio, haciéndose cargo de esta cuestion, decian: «Es natural, lógico y legítimo creer que el Estado no consentiría, porque no puede consentirlo, que los pueblos destinasen improductivamente sus fondos á ese objeto (la subvención de la línea Trujillana) y únicamente les autorizará á emplearlos en acciones, como medio eficaz de elevar sus fondos y valores á mayor precio del bajo 3 por 100 que les producen los títulos que les entrega en cambio de los bienes vendidos; y se deprendería de la eminente tutela que sobre los pueblos ejerce si hubiera de autorizar la conocida pérdida que les acarrearía el empleo de su capital en esa clase de subvenciones ó ayuda que habian de proporcionar á la empresa constructora.»

Realmente los argumentos empleados por *El Eco de Extremadura* eran de aquellos que no admiten replica. Hace honor á los autores de la hoja volante el haber asentido á ellos; y por tal muestra de imparcialidad les debemos tributo de alabanzas.

El Eco decia: El patrimonio de los pueblos puede colocarse con ventaja invirtiéndolo en acciones de un buen ferro-carril; pero no debe gastarse en subvención del capitalista ó empresa constructora. Primero, porque en principios de justicia la carga debe andar asociada con el provecho y el gravámen con la utilidad; y puesto que la utilidad de los caminos de hierro alcanza á todo género de riqueza, y mas á la individual que á la comun, justo es que todo propietario é industrial contribuya en proporción á sus haberes. Segundo, porque en la provincia de Cáceres la gran propiedad, la mejor y mas productiva, pertenece á forasteros; y siendo estos los que con el establecimiento de los caminos de hierro han de reportar mayor beneficio, no es justo que los pueblos paguen el

provecho ageno con capital propio. Tercero, porque generalmente estos mismos pueblos extremenos eran tanto mas pobres cuantos mas bienes comunales poseian; y no es justo que los mas pobres sufran la carga, y los mas ricos lleven, sin ella, el beneficio.

Como se ha visto, los Srs. de Trujillo, al impugnar al *Eco*, no hicieron mas que confirmar su doctrina, y exprimir de ella hasta las últimas consecuencias.

El Eco habia dicho: es injusto por tres razones, y algunas mas, el que los pueblos paguen con su caudal la subvención que se otorgue á la empresa constructora. Y aquellos señores añadieron: no solo es injusto, sino que el Estado no puede autorizarlo, sin abdicar *ipso facto* la eminente tutela que sobre los pueblos ejerce.

Entretanto los periódicos de la capital anunciaron, que, previo informe del Consejo de Estado, el expediente en que se consignaba la cesion del 80 por 100 de propios, para la línea trujillana, habia sido devuelto sin la aprobación del Gobierno.

La noticia fué bien recibida en toda la provincia, y mas que en ningún pueblo en aquellos que tenian adquirido el compromiso de mermar su patrimonio y perder el 26 por 100 de los bienes vendidos, para subvención de la empresa. Yo, que tengo la convicción de que ese expediente lleva en su seno el germen de todas nuestras discordias, aplaudi aquel sucesó desde el fondo de mi alma.

En Trujillo mismo, donde habia el convencimiento de que la subvención ofrecida por los pueblos no podia merecer la aprobación del gobierno, debió recibirse la noticia sin sorpresa, y hasta con agrado. Los hombres dignos, y lo son todos los que con tan esmerada solicitud promueven los intereses de aquella ciudad, reconocida y confesada la injusticia no pueden menos de abominarla.

Mas he aquí que en el Boletín oficial de la provincia, correspondiente al 19 de Julio, aparece una alocucion del Gobierno civil, en la cual se dice: que el expediente sobre cesion del 80 por 100 de propios no ha sido desaprobado, sino aplazado por algun tiempo. «Que aquella corporacion respetable (el Consejo de Estado) se ha limitado á manifestar con fecha 7 de Febrero último, que para evacuar el informe que le fué pedido por Real orden de 9 de Febrero de 1860, acerca de las garantías, condiciones y formalidades convenientes para la colocacion

de dichos capitales espera á que se hallen aprobados los planos y presupuestos de la línea y que haya recaído la concesion de la misma con arreglo á lo dispuesto en la ley de 14 de Noviembre de 1835.» Mas claro: que las ofertas de los pueblos quedan subsistentes, y que de ofertas se convertirán en solemnés é irrevocables compromisos, cuando, llegado la ocasion, el Gobierno estime conveniente aprobarlas.

Y con efecto, esta aprobacion supone la del proyecto, planos y presupuestos de la línea. Supone la concesion del ferro-carril á Talavera por Trujillo, para el cual se hicieron aquellos ofrecimientos. Dé modo que ambos expedientes deben marchar paralelos. Cuanto mas avance el de ferro-carril mas peligro corre de perderse el capital para la subvención destinada. Cuantos mas obstáculos y entorpecimientos encuentre el primero, mas esperanzas se ofrecen de poder salvar el segundo.

Fatal error, que yo el primero lamento, el de los que guiados si de buen deseo, pero extraviados tambien por un celo irreflexivo y algo impaciente, han colocado á los pueblos en la necesidad de hacer oposicion á ese proyecto de ferro-carril para poner á salvo sus intereses!

Los pueblos pueden y deben salir de ese compromiso, declarando que la línea de Cáceres á Talavera de la Reina, ni sirve los intereses de la provincia, ni es de conveniencia pública.

La ocasion es oportuna: tal vez única.

Al explicarme así, cualquiera que sea el resultado, cualquiera que sea la atencion y el aprecio que mis conciudadanos dispensen á estas modestas indicaciones, que no tengo la pretension de llamar consejos, hijas solo del buen deseo que me anima, y del amor que profeso al pais, ya las acojan, ya las rechacen, yo habré cumplido con mi deber, y mi conciencia queda tranquila.

Abadía y Noviembre 10 de 1861.

RAFAEL GONZALEZ.

Editor responsable.—D. SANTIAGO MUÑOZ BELLO.

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