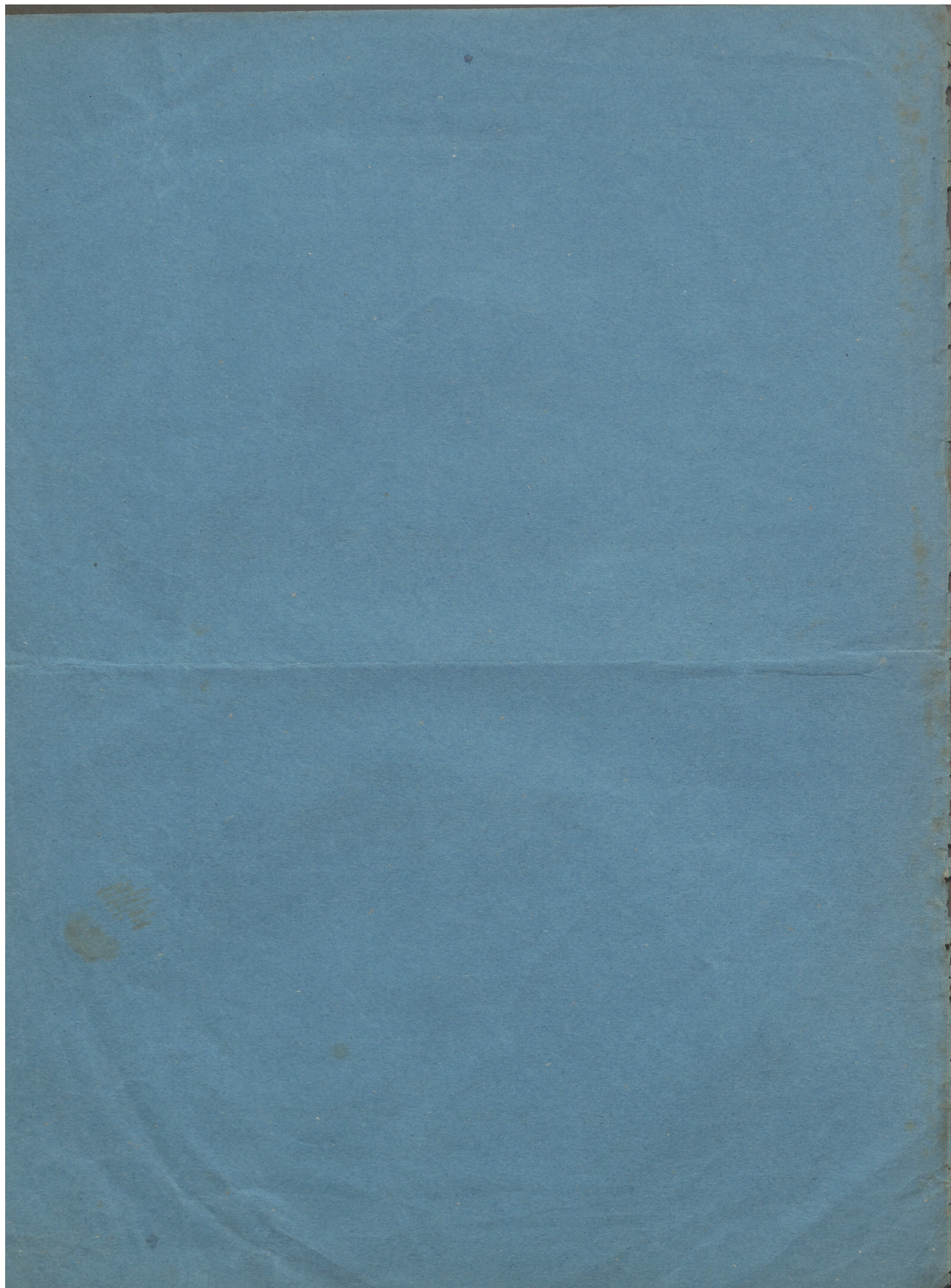


1864

MEMORIA FERROCARRIL

EXTREMADURA



MEMORIA

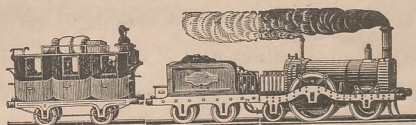
SOBRE LOS PROYECTOS DE FERRO-CARRILES

DE LAS PROVINCIAS

DE EXTREMADURA.

POR

D. FRANCISCO LIBERAL Y CABRERA.



CÁCERES.

IMP. DE EL ECO DE EXTREMADURA.

1864.

MEMORIA

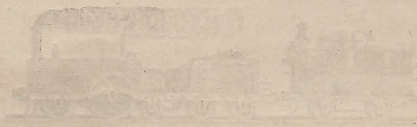
SOBRE LOS PROYECTOS DE FERRO-CARRILES

DE LAS PROVINCIAS

DE EXTREMADURA.

JOHN H. HENRY Y ROBERT H. HENRY

D. FRANCISCO ALBERTO Y CABRERA.



CACERES.

IMP. DE EL ECO DE EXTREMADURA.

1864

MEMORIA

SOBRE LOS PROYECTOS DE FERRO-CARRILES

DE LAS PROVINCIAS DE EXTREMADURA.



POCAS cuestiones de ferro-carriles han sido tratadas en nuestra Península con tanta extension como la de los proyectados en las provincias extremeñas.

Ni el ferro-carril de los Alduides, ni ningun otro en España, ha sido objeto de tan detenido examen, de tan ardientes polémicas, de tan luminosas discusiones, como los que hace ya muchos años se propusieron para el fértil y dilatado territorio de Extremadura.

La tribuna y la prensa han sido muchas veces estadio de esas importantes cuestiones; la política ha ocupado siempre entre ellas un lugar secundario; los hombres públicos de todos matices, salvando espontáneamente las barreras que los dividen y prescindiendo de sus diversas opiniones políticas, se agruparon en torno de una idea bienhechora, que tenia por lema: **Engrandecimiento del país; desarrollo de su riqueza; prosperidad del comercio, de las artes y de la industria.**

Esto se viene proclamando desde 1855; y sin embargo, la provincia de Cáceres, una de las más ricas y productoras de la nacion, yace hoy en el mismo lastimoso estado en que vino á sorprenderla la primera noticia del planteamiento de sus vías de comunicacion.

Triste, pero forzoso es confesarlo: en medio de esas gigantes luchas de la inteligencia, en las que todo se ha depurado, en las que se ha ofrecido á la provincia la perspectiva seductora de un porvenir lleno de riqueza, no ha habido ocasion en que el interés particular, ávido de acrecentar sus mezquinos tesoros, no haya pretendido ahogar los justos clamores de la conveniencia pública, del interés general, ante el cual se promovian viciadas polémicas de sus legítimos derechos, paralizando así el movimiento regenerador que comenzaban á imprimirle sus leales defensores.

En 1855 las Córtes Constituyentes, que tan celosas se mostraron del bienestar de la nacion que representaban, tendieron una mano amiga á las comarcas extremeñas, y abrieron discusion sobre qué vía ferrea sería más conveniente á este privilegiado país.

Entonces se propuso la linea que partiendo de Madrid y viniendo por Cáceres, fuera á Mérida y de allí á espirar en la frontera del vecino reino lusitano.

El proyecto de esa vía fué digno de las Córtes que lo discutieron; pero circunstancias que son ajenas de este lugar, dejaron defraudadas las esperanzas que la provincia de Cáceres había concebido, por mas que algunos buenos diputados sostuvieron los intereses que representaban con el calor que merecía la felicidad futura del país que les había honrado con su confianza.

Una lucha parlamentaria decidió en aquella época del porvenir de las provincias extremeñas.

Cáceres quedó olvidada y excluida del proyecto presentado para la construccion de un ferrocarril en nuestro territorio.

Badajoz, por el contrario, quedó favorecida con una linea, que debía partir de Ciudad-Real y concluir en la frontera portuguesa.

La ingratitud preparó en aquellos momentos solemnes el retraso y la postracion en que vive la mitad de Extremadura.

Cáceres desmayó ante el inconcebible desprecio que de su riqueza se hacía, y en silencio devoró el amargo desengaño que acababa de sufrir.

¿Cómo pensar ya en lineas ferreas que la enlazaran con la capital de la monarquía y con el reino de Portugal?

Esto hubiera sido inútil, y los amantes de la infortunada provincia de Cáceres así lo comprendieron, é hicieron un nuevo esfuerzo para sacar á su país del vergonzoso letargo que lo consumía, dando á sus gestiones un giro compatible con la que ya era una legalidad existente.

Las leyes de 18 de Junio de 1856 y de 9 de Julio del mismo año, eran dos nuevas esperanzas de salvacion para esta provincia.

La primera concedía en su art. 2.º un ramal desde Mérida, por Cáceres, hasta Alconétar.

La segunda autorizaba otra linea de servicio particular, desde Madrid á Malpartida de Plasencia.

Estas dos vías eran compatibles con la que en la provincia de Badajoz había de atravesar el valle del Guadiana.

Pero en aquel tiempo el movimiento que se había observado en este país, cedió completamente bajo la influencia de los sucesos políticos, y la cuestion de lineas ferreas se relegó al olvido en casi toda la provincia, para no hacerla aparecer de nuevo hasta los memorables años de 1860 y 1861, en que volvió á ocupar la atencion pública más decididamente que en ninguna otra época.

También en esta ocasion se disputaron dos lineas la gloria de regenerar á la provincia de Cáceres.

La una se proyectó desde Madrid pasando por Talavera de la Reina, Trujillo y Cáceres, para ir á terminar en Assumar, ó en otro punto conveniente de la frontera de Portugal.

La otra, partiendo de Cáceres, cruzaría esta provincia en dos direcciones diametralmente opuestas, para poner en comunicacion el N. y S. de la Península. En la primera de estas direcciones, debía pasar por Alconétar, Plasencia, Baños y Béjar: en la segunda llegaría á Mérida solamente, beneficiando los términos de Alcántara y aquella capital.

En tanto, la provincia de Salamanca gestionaba la construccion de un ferrocarril, que desde Bé-

jar fuera por aquella ciudad á empalmar en Medina del Campo con la línea general del Norte, y las provincias de Badajoz y Sevilla trataban de la construcción de otra vía, que partiendo de Mérida enlazara á las comarcas extremeñas con la capital de Andalucía.

En las discusiones que promovieron estas dos líneas, se halla consignado, según nuestra humilde opinión, cuanto de útil puede decirse sobre las comunicaciones de Extremadura.

Y en verdad que en aquella época los defensores de la línea directa entre Madrid y Portugal, fueron vencidos en cuantas polémicas suscitaron con los defensores de la línea Bético-Extremeño-Castellana.

No podía suceder otra cosa.

Las discusiones acerca de la conveniencia ó inconveniencia de nuestros proyectados ferro-carriles, versaron, en los años que hemos señalado, sobre los puntos siguientes:

Utilidad que cada una de las dos líneas podía reportar al país.

Costos de la construcción de ambas.

Fondos de la provincia.

Cuestión de paralelismo.

Permitásenos dar una idea sucinta de lo dicho en 1861 y 1862 sobre los puntos que hemos citado, y completaremos de este modo la breve historia que venimos haciendo de los proyectos de nuestros ferro-carriles.

La utilidad de la línea Bético-Extremeño-Castellana, se hizo patente en aquella época, con solo decir qué zonas estaba destinada á cruzar.

Esa línea no pretendía únicamente sacar de su estado de lastimosa postración á la provincia de Cáceres. Su objeto era aun mas elevado. Sus defensores habían tendido sus miradas sobre dos puntos extremos é importantísimos de la Península, y clamaban por establecer una comunicación fácil y directa entre Cádiz é Irun.

Para realizar este proyecto, era preciso construir una vía por el sendero que marcó la imperecedera huella de la civilización romana, y atravesar con ella las diversas zonas de cultivo que comprenden las provincias de Extremadura, Castilla y Andalucía.

Este proyecto era un nuevo lazo que estrechaba más y más las relaciones comerciales de pueblos que nacieron para vivir siempre unidos, porque la notable diferencia que se observa en las producciones de todos ellos, mantiene constantemente la necesidad del mutuo auxilio que por medio del comercio se dispensan.

En gracia de la brevedad y por ser harto conocidos, suprimimos aquí los interesantes datos estadísticos que sirvieron para la defensa de esta vía; datos que, á falta de otras razones, serían suficientes para decidir en esta grave cuestión.

En cambio, la línea directa no ofrecía ninguna ventaja por los puntos que le señalaban sus defensores.

Si se trataba del comercio interior, era preciso suponer que el ferro-carril de Madrid á Cáceres iba á cambiar el curso de nuestras antiguas corrientes comerciales, suposición que ciertamente era muy aventurada. Si se trataba del comercio exterior, la línea perdía toda su importancia. La frontera portuguesa cierra el paso á todas nuestras mercancías, oponiéndoles su inaccesible valladar de aduanas, que basta por sí solo para hacer huir toda esperanza de beneficio en nuestros cambios con el vecino reino.

Además, la línea directa debía recorrer zonas de cultivo enteramente iguales, y muy inferiores en riqueza á las que se habían señalado á la línea transversal.

Esta, finalmente, estaba destinada á beneficiar las fértiles y extensas comarcas de la derecha del Tajo, al paso que su rival solo debía hacer oír los gritos de sus locomotoras en una pequeña parte de esta provincia.

Los costos que ofrecia la construccion de ambas lineas, segun lo que al principio podía calcularse por los accidentes de los terrenos que les estaban destinados, y más tarde por los estudios que de las dos vías se practicaron, vinieron á prestar nuevo apoyo al proyecto del ferro-carril transversal.

La línea directa, entre otras obras de bastante consideracion, necesitaba seis de la mayor importancia; todas en nuestra provincia, y todas dentro de un relucido término. De esas seis obras, una sola de ellas era, no diremos imposible, porque la ciencia no conoce esa palabra, pero sí de inmensas dificultades y de un costo exorbitante, puesto que se halla presupuestada en la respetable suma de cien millones de reales.

Por el contrario, la transversal, que se creyó tambien de difícil construccion, en los segundos estudios que se hicieron sobre el terreno que le estaba señalado, vió reducidas todas sus obras de importancia á dos de alguna significacion. Era la primera, un puente sobre el Tajo; la segunda, y la más costosa, debía salvar la gran divisoria levantada por la naturaleza entre Castilla y Extremadura. Ese paso gigantesco parecia casi irrealizable cuando por primera vez se pensó en el ferro-carril Extremeño-Castellano; pero la ciencia, al practicar con detencion los estudios referidos, halló facilitados por la misma naturaleza los obstáculos casi insuperables que antes se habían presentado á su marcha.

Entonces se declaró, que la línea transversal no ofrecia ninguna obra tan costosa, como las que eran indispensables para la construccion de la línea directa.

Pasemos á la cuestion de fondos de la provincia.

Esta fué en aquellos años la verdadera cuestion oficial.

El gobernador de la provincia de Cáceres en aquella época, (sensible nos es consignarlo) tomó en los debates de nuestras vías ferreas una parte tan activa, como contraria á los intereses de los pueblos que estaban á su mando.

No fué aquella autoridad imparcial y conciliadora con esta desgraciada provincia; no estudió las conveniencias que podían reportar cada uno de los ferro-carriles que en ella se disputaban la razon de ser; no vió nada. Guiado por la senda en que le habían impuesto los intereses particulares, obedeciendo ciegamente el impulso de ajenas inspiraciones, abusó de su omnímodo poder é hizo firmar á nuestros pueblos la sentencia de su propia ruina.

En una *Memoria administrativa* que en 7 de Setiembre de 1862 dirigió al Ministerio de Fomento el gobernador citado, y que más tarde vió la luz pública, se encuentra, á continuacion de un rasgo de ridícula vanidad, el resultado de las malas disposiciones que se circularon por la misma autoridad en los años de 1859 y 1861.

En la página 17 de la referida *Memoria*, leemos lo siguiente:

«Con tal convencimiento se inició por mí, y he llevado adelante, un proyecto de vía ferrea entre »la ciudad de Talavera de la Reina y esta capital, como parte del trazado pendiente de estudio desde »esa córte á la citada frontera portuguesa; se ha instruido el expediente con todas las formalidades que »la ley exige; se destina por los Ayuntamientos de ciento sesenta pueblos, los mas ricos é importantes »de la provincia, para auxilio y subvencion del proyecto, penetrados de su utilidad é importancia, la »enorme suma de sesenta millones de rs. próximamente, del 80 por 100 de sus propios; etc.

El gobernador de la provincia comienza por sentar que se debía á su iniciacion el proyecto de un

— 7 —

ramal, que formaba parte de una línea concebida muchos años antes de su llegada á Extremadura, y tras esta pincelada de vana presunción, dá á entender manifiestamente que los ayuntamientos, por un acto voluntario, habían ofrecido el caudal que disfrutaban de sus bienes de propios, para subvención de la línea directa.

El país sabe muy bien hasta qué punto llega la inexactitud de esas palabras.

Nosotros publicamos en el núm. 72 de **El Eco de Extremadura**, correspondiente al día 24 de Enero de 1862, una preciosa colección de documentos, que no dejan la menor duda sobre lo violenta y contraria á todas las leyes que era la conducta empleada por el Sr. gobernador de Cáceres, para arrancar á los pueblos el 80 por 100 del valor de sus bienes de propios.

Los ayuntamientos, en su mayor número, cumplían las severas órdenes de la autoridad superior de la provincia, ofreciendo el producto de sus bienes para subvención de la citada línea, y al mismo tiempo representaban ante el Ministerio de Fomento, pidiendo que no se concediera ese ferro-carril, y sí el denominado Bético-Extremeño-Castellano.

¿Qué debía suponerse de la abierta contradicción que se observaba en la conducta de los municipios?

No podía estar mas claro. De una parte sufrían pacientemente la tiránica presión que sobre ellos se ejercía; de otra procuraban salvar el precioso patrimonio que les habían reservado las benéficas leyes desamortizadoras.

Deducimos de lo expuesto: que los fondos pertenecientes á los pueblos de esta provincia, solo ejerciendo el derecho de la fuerza se hubieran podido conseguir, para auxiliar la construcción de la vía férrea entre Madrid y el reino de Portugal.

Réstanos por examinar la cuestión de paralelismo, que en tan alto grado absorbe actualmente la atención del mundo economista, y que en la época á que nos referimos fué un arma enérgicamente empleada contra los defensores del ferro-carril directo.

La línea de Ciudad-Real á Badajoz es paralela á la proyectada entre Madrid y Assumar, hasta tal punto, que construidas ambas se verían obligadas, con cortas diferencias, á servir unos mismos intereses.

Que el movimiento que la provincia de Cáceres puede hoy dar con sus productos á cualquier línea férrea, ni remotamente llegaría á cubrir las atenciones de una empresa constructora, es una verdad incontestable, que se dejaría sentir en un considerable número de años.

Que nuestras relaciones con Madrid y con el vecino reino, apenas ofrecerían á una línea de servicio general el entretenimiento indispensable para satisfacer el interés del capital, es otra verdad que no admite réplica.

Dígasenos, pues, con qué fin habían de construirse esas dos líneas paralelas, destinadas á cruzar dilatados terrenos, tan despoblados como incultos.

Pues bien, si la cuestión de los proyectos de ferro-carriles extremeños se dió por terminada en largas y luminosas discusiones, en el sentido que hemos dado á la breve reseña que acabamos de hacer, júzguese de nuestra sorpresa al ver en el *Diario de las Sesiones* el siguiente proyecto de ley, que habían presentado á las Cortes varios diputados de esta provincia.

Artículo 1.º Se autoriza al gobierno de S. M. para que tan luego como estén cumplidas las disposiciones de la ley general de ferro-carriles, otorgue al duque de Abrantes, marqués de Santa Cruz, marqués de Mirabel, marqués de San Carlos, don Vicente Bayo, don Francisco Mendoza Cortina y D. Vicente Silva, propietarios en la provincia de Extremadura, la con-

cesion de un ferro-carril que partiendo de Madrid y pasando por Talavera de la Reina, Navalnoral, Trujillo y Cáceres termine en la frontera de Portugal (arroyo denominado Abrilongo) y en direccion á Assumar.

Art. 2.º La concesion de que habla el artículo anterior no disfrutará de subvencion directa del Estado.

Art. 3.º Las obras de esta línea deberán estar terminadas á los cinco años de la fecha de la concesion.

Art. 4.º El gobierno de S. M., prévias las formalidades legales, y sin subvencion directa del Estado, hará las concesiones de dos ramales, uno que partiendo de Trujillo ó sus inmediaciones, termine en Mérida, y otro que partiendo de Talavera termine en Toledo, pasando por Torrijos.

Art. 5.º Se autoriza al gobierno de S. M. para que otorgue en pública subasta, prévios los requisitos exigidos por la ley y con una subvencion equivalente á la tercera parte de su presupuesto, la concesion de un ramal que partiendo del punto mas conveniente de la línea de Madrid á Portugal, se dirija por la derecha del Tajo y enlace con algunas de las líneas que atraviesan las provincias de Castilla.

Art. 6.º El gobierno de S. M. fijará en el pliego de condiciones para la subasta de los ramales de que hablan los artículos anteriores, el plazo dentro del cual habrán de dar por terminadas las obras los concesionarios.

Art. 7.º Las concesiones de que hablan los artículos 1.º, 4.º y 5.º, serán por término de noventa y nueve años y los adjudicatarios de ellas disfrutarán de todos los beneficios que la ley general de 1855 otorga á las empresas de ferro-carriles.

Palacio del Congreso 7 de Enero de 1864.—José Luis Retortillo.—Lázaro Arias Rabanal.—Juan de la Concha Castañeda.—Jaimen Girona.—Antonio A. Moreno.—Francisco Martín Serrano.—M. G. Barzanallana.

Como se vé, el Sr. Retortillo y los demas firmantes de la proposicion, al dar á luz nuevamente el proyecto de línea directa, lo engalanan con estas seductoras frases: *sin subvencion directa del Estado*; frases á las que, en un discurso de aquel diputado, se agregaron estas otras no menos halagüeñas: *y sin subvencion de las provincias*.

Pensar que nosotros somos enemigos del proyecto de los representantes de la provincia, suponiendo en estos la más mínima intencion contraria á los intereses cuya defensa les está confiada, sería incurrir en una equivocacion, que de intento, y por sí existe, procuraremos desvanecer.

Pero antes de entrar en este asunto, examinemos desde su origen la reaparicion del proyecto de la línea directa, porque esta reaparicion no se debe al Sr. Retortillo, sino á otra persona, que en días muy recientes se había hecho cargo de alarmar con ella al país.

A principios del corriente año, un periódico de Madrid, *El Siglo Industrial*, despues de haber hablado de las graves cuestiones que rodeaban al ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, decía lo que copiamos:

Los mismos caracteres encontramos se dibujan en la campaña que acaba de emprenderse en la Extremadura alta, sobre la cuestion de un ferro-carril de Madrid á Lisboa, por Talavera y Cáceres. Aquí tambien se habla, otra vez, de interés nacional y hasta de interés internacional, y en una especie de pequeño artículo impreso al márgen de un mapa de España, *hábilmente arreglado*, y distribuido con profusion en Extremadura, leemos el párrafo siguiente que copiamos textualmente:

Es, pues, evidente que la línea que comunique á Lisboa con Bayona será una de las primeras del mundo.

¡Ya está, pues, lanzada la gran frase! A renglon seguido vendrá la famosa combinacion de pedir la concesion sin subvencion, y las susericiones locales, que se espera obtener con el doble atractivo del interés provincial y del beneficio que ha de dar una de las primeras líneas del mundo.

No conocemos los estudios de D. José de Salamanca. Solo sabemos lo que saben todos los viajeros que han pasado por la Extremadura alta, de las inmensas dificultades que se presentan en las inmediaciones de Trujillo, y en el valle del Tajo; no discutiremos hoy, pues, ni sobre el coste del camino, ni sobre su producto probable; con objeto de ilustrar la opinion nos limitaremos á señalar algunos hechos, que son muy instructivos, y podrian calmar el ardor del público á quien se precisa pedir que suscriba las acciones de *una de las primeras líneas del mundo*.

El Sr. Salamanca fué concesionario de los ferro-carriles portugueses, y se ha hecho su contratista y principal accionista, segun los estatutos. Efectivamente, su posicion es la siguiente:

Recibe del Gobierno una subvencion kilométrica que se halla repartida como sigue:
De Lisboa á la frontera de España. 112.500 frs.

De Lisboa á Oporto	132.500
Parte comun á ambas líneas	112.500
Sea por término medio y teniendo en cuenta las distancias previstas.	121.500
Además le paga la Compañía	132.350
<i>Total del precio kilométrico.</i>	<u>253.850</u>

Esta cifra magnífica asegura al constructor inmensos beneficios. Sin embargo, á estos beneficios hay un correctivo, y es que el Sr. Salamanca, ha suscrito (art. 8.º de los Estatutos), las setenta mil acciones de la Compañía, que representan treinta y cinco millones de francos.

Ahora bien, para que la operacion sea fructuosa es necesario que estas acciones se vendan realmente á la par, en la Bolsa. ¿Cómo llegar á este resultado? ¿No se vé aquí desde luego la necesidad de crear *una de las primeras líneas del mundo?*

En efecto, cuando gracias á las promesas del programa, se hayan apresurado las poblaciones de Extremadura, alta, á dar una verdadera subvencion al futuro constructor, suscribiendo las acciones, este tocará el mismo aire; pero esta vez en el instrumento portugués, y en los periódicos extranjeros. Así despachará su paquetito de acciones portuguesas, y quedará hecha la jugada.

Las afirmaciones que contiene el artículo que en parte dejamos reproducido, por nadie han sido contestadas. Esto por lo menos prueba, que encierran un gran fondo de verdad.

Y siendo así, ¿qué papel le estaba reservado á la provincia de Cáceres en el proyecto del Sr. Salamanca?

Uno bien triste por cierto.

El empresario de los ferro-carriles portugueses no había pensado siquiera en construir una línea para esta provincia, y lo que es mas aún, no había titubeado en hacerla víctima de sus cálculos financieros, porque echada á volar nuevamente la idea de la línea directa, claro es que no habría empresa constructora que se determinara á pedir la concesion de otra vía, mientras no se fijaran las condiciones de aquella y se viera la acogida que hallaba en el país.

Sabidas ya las desventajas que para cualquier constructor ofrecería la línea directa, escusado es decir, que el empresario de los ferro-carriles portugueses, como ha dicho muy bien *El Siglo Industrial*, solo se podía proponer, la alza y enagenacion de las acciones que tiene en cartera de aquellas vías, é inmediatamente el abandono del proyecto de nuestra línea directa.

La combinacion no nos parece mala para la jugada del Sr. Salamanca: lo que deploramos, lo que verdaderamente es de sentir en este asunto, es que á la provincia de Cáceres se le convierta en instrumento favorable, para las operaciones financieras que plantea el interés particular.

Y á pesar de lo dicho, y sin temor á las combinaciones del Sr. Salamanca, dos empresas de gran crédito se han acercado recientemente al gobierno de S. M., solicitando la línea concedida en 9 de Julio de 1856, desde Madrid á Malpartida de Plasencia.

No podemos olvidar, al tratar del proyecto de esta vía, que el Sr. D. Carlos Godinez de Paz, diputado por Cáceres el año de 1855, fué en 1861 uno de los más apasionados sostenedores de la línea directa, guardando así la más severa consecuencia con las ideas que tan ilustradamente defendió en el seno de la representacion nacional.

El Sr. Godinez, al comenzar el citado año de 1861, recordó la línea concedida entre Madrid y Malpartida de Plasencia; pero cuando esto tuvo lugar, ni los defensores de la línea de Madrid á Assumar, ni los de la Extremeño-Castellana fijaron su atencion en el trazado de la concedida en 9 de Julio de 1856, ofuscados, sin duda, por las acaloradas discusiones que entonces se suscitaron.

En el año actual, al aparecer de nuevo este proyecto, dos empresas, repetimos, se disputaban su realización.

El país se fijó en él y vió lleno de regocijo, que la línea de Madrid á Malpartida de Plasencia, prolongándose desde este punto á Alconétar, de donde se halla separado por la corta distancia de siete leguas próximamente, era el único ferro-carril que reunía las condiciones necesarias para satisfacer cumplidamente todas las aspiraciones.

El ramal concedido desde Mérida á Alconétar, enlazado, como no podría menos de suceder, con la línea solicitada desde Madrid á Malpartida de Plasencia, conciliaba todas las opiniones, y proporcionando grandes economías, ponía á la provincia de Cáceres en directa comunicacion con Madrid; con el N. de la Península, por la provincia de Salamanca, estableciendo un ramal desde Malpartida á la importante ciudad de Béjar; con Andalucía, y, finalmente, con el reino de Portugal.

¿A qué mayores ventajas podría aspirar la provincia de Cáceres?

Los partidarios de los diferentes ferro-carriles hasta ahora proyectados, habían acogido la idea de esa gran línea: la transaccion entre los que ayer eran encarnizados enemigos, estaba efectuada: Cáceres iba á salir de la inercia y del injustificable abandono en que se le tiene sumergida.

El proyecto magno que obraba esta fusion, podía llevarse á cabo en muy breve tiempo.

Veamos cómo.

Las locomotoras del ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz, saludaron á la ciudad de Mérida el día 31 de Enero del corriente año.

El 21 de Setiembre de 1863 se inauguraron los trabajos de la línea desde Mérida á Sevilla.

Por esta parte, tan luego como se construyera la vía que concede la ley de 18 de Junio de 1856, Cáceres estaría en directa comunicacion con Cádiz y Lisboa.

Hecha la concesion del ferro-carril entre Malpartida de Plasencia y la córte, á una de las empresas que la solicitan, la necesidad de afluentes que experimentaria esa misma empresa, nos abriría paso por Béjar hasta Medina del Campo en la provincia de Salamanca.

Nuestras comunicaciones se estenderian de este modo hasta Madrid, por una parte, y por otra al N. de la Península, como hemos dicho anteriormente.

A la vista del más miope saltan las conveniencias de ese benéfico proyecto.

Pues bien, cuando el país se recreaba en el dorado porvenir que le ofrecian los hechos que dejamos consignados, apareció la proposicion de ley del Sr. Retortillo, causando en nuestros pueblos la alarma que era de suponer.

¿Había fundado motivo para que se produjera esa alarma?

Examinemos con detencion el proyecto, que en otro lugar hemos reproducido, y de este modo veremos si tienen alguna fuerza las razones que se han aducido nuevamente contra la línea internacional.

El Sr. Retortillo ha hecho una gran innovacion en ese proyecto. La línea directa se presenta ahora, segun la proposicion citada, rehusando la subvencion del Estado, y segun las palabras del señor Retortillo esta y la de la provincia.

En el país queda aun la siguiente duda:

¿Debe entenderse que las ofertas de los ayuntamientos, de que antes nos hemos ocupado, serian, si la línea se construyera, la subvencion de la provincia, rechazada por el Sr. Retortillo, ó tales ofrecimientos se considerarían como un negocio voluntario de los municipios, como un contrato subsisten-

te en la actualidad, del cual se exigiria el cumplimiento por los peticionarios del ferro-carril directo?

Supongamos que quieran conservarse esas ofertas. La subvencion de la provincia habrá cambiado de nombre, pero existirá tan perfecta como se quería que la hubiese en 1861. Y existirá, no por valor de sesenta millones de reales, como dice la *Memoria administrativa* de que nos hemos hecho cargo anteriormente, sino por la suma de noventa ó cien millones de reales, que es aproximadamente el valor ofrecido por los municipios, toda vez que estos no determinaron cifra alguna; hablaron y comprometieron el todo ó parte del producto de los bienes de propios, y ese producto se eleva hoy á la cantidad que hemos señalado.

En este caso, si las ofertas referidas se consideran subsistentes, la linea directa será tan enérgicamente rechazada, como lo fué en años anteriores.

Lo que acabamos de exponer, es lo que en la prensa de Extremadura han dicho ilustrados hijos de este país.

Pero no se trata ya de utilizar las ofertas de las municipalidades; en este caso, ¿se hará tambien la oposicion al proyecto del Sr. Retortillo?

Sí; se le hará una fuerte oposicion á esa malhadada idea, que desde luego hacemos la justicia de creer que no pertenece á ninguna de las respetables personas que la suscriben.

Y se hará esa oposicion:

Primero: porque la construccion de la linea directa, por más que se realizara sin subvencion, retardaría largo tiempo la construccion de la proyectada entre Madrid y Malpartida de Plasencia, ó acaso labraría la muerte de este proyecto.

Segundo: porque contando con la subvencion de la provincia para los ramales de que tratan los artículos 4.º y 5.º de la proposicion de ley, los fondos de la provincia quedarían tan mal gastados como si se aplicaran á la subvencion de la linea general, y faltarian para auxiliar la ventajosa construccion de la linea directa por Malpartida.

Tercero: porque la cuestion de paralelismo de las vias, que tanto preocupa á nuestros economistas en los momentos en que escribimos estas palabras, tiene un carácter especial en nuestro país, que sería tan contrario á la linea proyectada como á la que se construye desde Ciudad-Real á la frontera portuguesa.

Amplíemos estas indicaciones.

El ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia, no se concibe sin un ramal que, desde este último punto, enlazara á las provincias de Castilla con Extremadura. Ahora bien, si la linea del señor Retortillo habia de tener otro ramal en la misma direccion N., es evidente que las empresas que han solicitado la concesion de la vía que defendemos, retirarian sus proposiciones por no exponer sus capitales á sufrir el concurso de una rival, encargada de servir unos mismos intereses.

Si el proyecto del Sr. Retortillo necesita de la subvencion de la provincia para los ramales que han de ponerla en comunicacion con Mérida y Castilla, es tanto como si necesitara cuantos fondos pueden suministrar nuestros ayuntamientos para auxiliar la construccion de la linea de Malpartida, y esto reportando muchos más gastos y muchos menos productos de los que ofrece esta vía.

Finalmente, estableciendo el ferro-carril directo por Trujillo, se atacarian los intereses de la Empresa del valle del Guadiana, con las mismas armas que habrían de preparar la ruina de su adversaria.

Esto es evidente: la linea de Ciudad-Real, despues de obtener del Gobierno una subvencion más crecida que ninguna otra de España, se ha visto obligada á hacer alteraciones en su trazado, para beneficiar centros productores que le ayudaran á sostener su existencia.

Indica esto, que las relaciones con el vecino reino no bastan á satisfacer las necesidades de una sola empresa constructora. ¿Cómo, pues, habian de sustentar las de dos ferro-carriles paralelos?

Además, la línea del valle del Guadiana beneficia hoy las comarcas extremeñas, poniendo en explotación la riqueza de la feraz provincia de Badajoz.

¿Ha de ser la provincia de Cáceres la que declare la guerra á su hermana, porque algunos representantes de esta sacrificaron nuestros intereses al discutir la línea de Ciudad-Real?

Tal venganza sería indigna de un pueblo culto, que por sí solo puede desarrollar mejor los ricos gérmenes de prosperidad encerrados en su seno, que buscando bastardas rivalidades dentro de su mismo territorio.

Nosotros combatiríamos nuestras propias ideas, si ellas hubieran de labrar la postracion de la provincia de Cáceres; pero no siendo así, teniendo esta un proyecto que satisface mejor todas sus necesidades, y que serviría como ninguna otra los intereses de toda la Península, ¿cómo consentir en el atentado que se dirige al desarrollo y engrandecimiento de la provincia de Badajoz?

De ningún modo. Tiempo es ya de que cese el influjo de nocivas emulaciones.

Y despues, ¿qué ventajas ofrecen al gobierno nuestros diputados, con decir esta línea se construirá *sin subvención directa del Estado*?

¿Acaso esas palabras ofrecen al gobierno una gran economía?

No, seguramente.

Si en el mundo economista han pesado tanto las razones en que se apoya la representación que en 26 de Enero último dirigió á las Córtes la Compañía del ferro-carril de Almansa á Valencia y Tarragona, ¿qué no valdrían las que en su apoyo puede aducir la Empresa de Ciudad-Real á Badajoz?

Si la ley de 3 de Junio de 1855 es esencialmente proteccionista, ¿para quién lo ha sido más su aplicación y la conducta observada por nuestro gobierno, que para la línea del valle del Guadiana?

El resultado que arrojaban las tarifas y cálculos de rendimientos de esta Empresa, ¿no aconsejó el aumento de la subvención de la vía hasta la elevada suma de 300.000 rs. por kilómetro?

Pues si trata de minarse la existencia de esa Empresa, amenguando sus rendimientos con el concurso de otra línea paralela, es incuestionable su derecho á una indemnización igual á los perjuicios que se la irroguen.

De no hacerlo así, el Estado faltaría á sus compromisos. Él celebró un contrato que debía producir una cantidad próximamente determinada en cada año; si por una nueva concesion reduce esos productos á la mitad de la suma en que fueron calculados, destrozará de un solo golpe las inmensas fortunas empleadas al amparo de su protección.

Esta conducta, por parte de nuestro gobierno, sería la destruccion del crédito que hoy goza entre las empresas nacionales y extranjeras.

La cuestión que nos ocupa ha sido muy recientemente provocada por la Compañía del ferro-carril de Almansa á Valencia y Tarragona; comienza ahora á discutirse, y ya la opinion sistemática de algunos libre-cambistas se deja sentir, aunque infundadamente, en las cotizaciones de la bolsa de París.

Pues si esto sucede con el solo anuncio de esta cuestión, ¿qué fin les estaría reservado á las empresas constructoras, el día que nuestro gobierno retirara la protección de sus leyes?

A lo expuesto, y como terminacion de estas ligeras reflexiones, debemos añadir:

Que la línea ferrea proyectada en esta provincia entre Madrid y Malpartida de Plasencia, sin tocar

la cuestion de paralelismo, porque explotaria distintos intereses que el ferro-carril del Guadiana, es más directa, más corta, y sirve centros más productores que la proyectada por Talavera y Trujillo á la frontera de Portugal.

Que los terrenos que cruzaría la vía que defendemos, son fáciles hasta un punto inverosímil; al paso que los señalados para la que combatimos, están erizados de obstáculos muy difíciles de allanar.

Y, por último, que ante las inconveniencias de esta línea y las ventajas con que brinda su contraria, solo el interés particular podría levantarse como enemigo de las legítimas aspiraciones de la provincia de Cáceres.

Que ese interés, ni alcanza ni podrá alcanzar nunca á nuestros dignos representantes, es cosa que no necesitamos decir; pero tras los nombres de estos se nos presentan las afirmaciones de *El Siglo Industrial*, y estas nos enseñan la figura de un especulador, para quien nada es la muerte ó el engrandecimiento de esta provincia.

Ojalá que bien comprendidos por nuestros diputados los intereses cuya defensa les está encomendada, empleen los recursos de su reconocida ilustracion en dotar al país de las comunicaciones que necesita, para lograr el apetecido desarrollo de su incalculable riqueza.

Cáceres 26 de Febrero de 1864.

Francisco Liberal.

la cuestión de paridad, porque aquellos hechos que se verificaron en el Guadalupe, se miran
directa y exclusivamente como hechos que se produjeron por la intervención de la
fuerza de Portugal.

Que los términos que convienen en este que debamos, son fáciles de hacer en punto de esencial, si
paso que los señalados para la que confutamos, están ordenados de modo que muy difícil de alcanzar.
Y por último, que ante las incongruencias de esta línea y los ataques con que se trata en contra-
rio, solo el interés particular por los intereses como cuando de las legítimas aspiraciones de la pro-
vincia de Orense.

Que ese interés, si alcanza en parte a otros puntos, a nosotros dignos representantes, es con que
no necesitamos decir, pero los nombres de estos se nos presentan las afirmaciones de W. Sigo la
historia y estos nos enseñan la figura de un espectador, para quien nada es la muerte y el engrande-
cimiento de esta provincia.

Ojala que bien comprendidos por nuestro diputado los intereses que definen los casi encamadas
de, empleen los recursos de su reconocida facultad en dotar al país de las comunicaciones que necesi-
ta, para lograr el rápido desarrollo de su incalculable riqueza.

Orense 28 de Febrero de 1871.

Francisco Taboada

