Origen y problemática del ferrocarril de la provincia de Cáceres (1844-1894)

POR

JOSE MARIA DOMINGUEZ MORENO, AMELIA ZAPATA ARROYO, NIEVES MORETA PEREZ Y JULIO CASTAÑO POMBO

NOTA PREVIA

Consta el trabajo que nos ocupa de tres apartados. Si bien el primero de ellos no se refiere específicamente al tema ferroviario, hemos creído conveniente exponerlo por cuanto que, al corresponder a un estudio general de Cáceres en algunos de sus aspectos de población y de economía, lo consideramos como una base real sobre la que sustentar todo el trabajo posterior. Fuera del entorno que exponemos al principio, resultaría difícil entender la problemática ferroviaria cacereña.

El segundo apartado corresponde a una exposición que pudiéramos considerar técnica, ya que analizamos, trazado por trazado, las problemáticas y vicisitudes, tanto de las compañías como de los proyectos. Por esta razón hemos dividido esta parte en distintos capítulos, correspondiendo cada una a las diferentes líneas férreas, independiente o no de que se realizasen.

Corresponde el último de los apartados a las conclusiones y en él analizamos la demora que ha de sufrir el ferrocarril en Cáceres en relación con la mayor parte de España. Veremos cómo la principal causa del retraso es de índole interna a la provincia: su estado de subdesarrollo económico imposibilitaba a simple vista un beneficio de cualquier tipo de inversión, y no sólo ferroviaria, que aquí se realizase.

BREVE INTRODUCCION GEOGRAFICA Y ECONOMICA DE LA PROVINCIA DE CACERES

La provincia de Cáceres, con una extensión de 19.945 kilómetros cuadrados, es una de las dos provincias que forman la región extremeña. Se halla limitada al Norte con las provincias de Salamanca y Avila; al Este, con Avila y Toledo; al Sur, con Badajoz, y al Oeste, con Portugal.

Geológicamente la erosión ha arrasado en esta provincia los viejos cordeles hercinianos, reduciendo el relieve a una exensa penillanura, en la que ahora se inscribe, encajándose, toda la red hidrográfica. Las sierras, de origen alpino, forman unas líneas de relieve muy sencillas: Al Norte, sirviendo de divisoria a Salamanca y a Avila, se encuentran la Sierra de Gata, Sierra de Hervás, Transierra y Tornavacas; al Sur, delimitando a Badajoz, están las sierras de Guadalupe, Montánchez y San Pedro; al Este, y a la izquierda del Tajo, la Sierra de Altamira, que sirve de límite a Cáceres y a Toledo. Entre las dos líneas de relieve se halla la depresión del Tajo con su serie de afluentes, entre los que destacan los ríos Alagón, Tiétar, Almonte y Salor.

En función de toda esta estructura geográfica vamos a encontrar la configuración de las comunicaciones en el siglo XIX. Si difícil resultaba poner ambas márgenes del Tajo en contacto, no era nada sencillo comunicar la provincia cacereña con sus provincias vecinas. Todos los caminos habían de encontrar necesariamente los pasos naturales y sobre éstos habrían de construirse más tarde la serie de carreteras y de líneas ferroviarias que se proyecten sobre la provincia de Cáceres.

Todos los caminos, a mediados del siglo XIX, son desastrosos, generalmente de herradura, siendo difícil encontrar alguno que pudiera considerarse como carretero. Los peligros en los viajes eran constantes y la ausencia de mesones, posadas, postas, etcétera, eran considerables, lo que hacía que emprender un largo viaje pudiera considerarse una verdadera osadía.

El libro de Barrow (*La Biblia en España*) es un claro exponente de cuanto decimos. Dentro de este marasmo de caminos es de destacar el que cruza la provincia de Norte a Sur, siguiendo en

su mayor parte la antigua Calzada de la Plata. Su itinerario comenzaba con la bajada del puerto de Baños, y continuaba por Aldeanueva, Villar de Plasencia, Plasencia, Cañaveral, Alconétar (donde había que pasar el Tajo en barca), Casar de Cáceres, Aldea del Cano y Mérida. Todo este camino, que podía considerarse carretero, en grandes tramos de su recorrido no merecía ni siquiera este nombre. Es necesario señalar ahora que sobre este mismo trayecto se construirá más tarde la línea férrea que cruzará de Norte a Sur la provincia de Cáceres. El segundo camino que merece especial atención es el que formaba parte de la carretera general de Madrid a Lisboa, y que entraba en la provincia de Cáceres por su parte Este y pasaba por Navalmoral de la Mata, Almaraz, puente de Almaraz sobre el Tajo, puerto de Miravete, Jaraicejo, Trujillo, puerto de Santa Cruz, Villamesías y Miajadas. Sobre la base de este camino se harán los primeros proyectos de ferrocarriles sobre la provincia de Cáceres, que como se verá no se llevarán a cabo. Aparte de los dos señalados, el resto de los caminos son vecinales y de herradura, no mereciendo mayor atención.

La ausencia de caminos y su mal estado, así como la falta de puentes, especialmente sobre el Tajo, dificultaba enormemente la comunicación, tanto externa como de los distintos pueblos entre sí, lo que contribuía a una falta de relación comercial, siendo esto una de las causas que servía para mantener una economía de subsistencia.

Hemos de considerar en primer lugar que la conocida hoy como provincia de Cáceres no tuvo su configuración actual hasta su formación por el Real Decreto del 30 de Noviembre de 1833. Quedaría constituida por distintas partes de cuatro provincias, cuales eran Avila, Extremadura, Salamanca y Toledo. Para el estudio de la población de Cáceres hasta el año 1833 hemos de tener en cuenta el porcentaje de habitantes que de cada una de estas provincias pasa a la de Cáceres y que es:

De Avila pasa a Cáceres el 1,97 por 100 de su población.

De Extremadura, el 36,25 por 100 de su población.

De Toledo, el 3,07 por 100 de su población.

De Toledo, el 3,07 por100 de su población.

Valiéndose de los censos de estas cuatro provincias hasta 1833, y posteriormente de las estadísticas referentes a Cáceres, es posi-

ble la elaboración de la siguiente tabla hasta mediados del siglo XIX. En ella comparamos la población de Cáceres con la población de Badajoz y con la población española.

Años	Población Cáceres	Población Badajoz	Población España	% España Cáceres
1787	202.992	228.656	10.409.879	1,67
1797	179.491	234.669	10.451.221	1,70
1822	201.278	235.573	11.661.980	1,72
1826	233.348	304.961	13.939.235	1,67
1826	266.345	354.211	13.698.029	1,94
1831	196.951	260.609	10.966.433	1,80
1832	194.948	257.628	11.158.274	1,74
1833	241.328	306.092	11.961.767	2,01
1836	215.826		11.800.413	1,83
1837	231.398	316.022	12.222.872	1,89
1840	231.346		12.222.872	1,89
1841	208.961	274.675		
1842	330.000	295.923	12.015.008	2,74
1843	241.328	306.092	15.439.153	1,56
1844	226.284	292.380		
1845	236.468			

Sin entrar en un análisis de la población en cada uno de los años señalados, solamente nos fijamos en el crecimiento proporcional y total de Cáceres, Badajoz y España. Para ello tenemos la cifra correspondiente a 1787, que es la primera de todas, y la de 1.843, último de los años que poseemos datos para cada una de las columnas. Si la población existente en el primero de los años, el de 1787, la colocamos sobre un índice de 100, encontramos que hacia 1843 la población de las tres columnas ha aumentado de una forma progresiva, tal como sigue:

Cáceres	Badajoz	España
1787:	1787:	1787:
202.992 = 100	228.656 = 100	10.409.879 = 100
1843:	1843:	1843:
241.328 = 118,4	306.092 = 133.4	15.439.153 = 148,3

Como puede comprobarse a simple vista, el índice de crecimiento de población en España es muy superior al índice de las dos provincias extremeñas, aunque hay que señalar que las cifras que poseemos no pueden resultar de ninguna manera totalmente fiables. Cáceres, con un índice de 118,4 por 100, es la de crecimiento más estable. Si en lugar de haber operado con estas cifras lo hubiéramos hecho con los resultados de la matrícula catastral del año 1842, en la que se daba para Cáceres un total de 300.000 habitantes, que en nuestra opinión parece excesiva y poco segura, el índice de población de esta provincia sería exageradamente superior al de Badajoz y, por supuesto, al de España.

Para hacernos una idea global del reparto de la población en Cáceres en los años anteriores a los primeros proyectos ferroviarios, hemos recurrido a su distribución en los partidos judiciales que formaban la provincia, dándonos el siguiente cuadro:

	A=1841	B=1842	C=1843	D=1844	E.
Alcántara	13.138	22.470	14.385	23.780	15.795
Cáceres	19.912	35.562	23.219	30.803	25.495
Coria...	15.124	24.240	15.935	24.575	17.498
Garrovillas...	13.509	22.213	17.145	20.724	18.825
Granadilla	17.832	26.130	21.416	27.062	18.515
Hoyos	16.518	27.062	17.805	24.908	24.550
Jarandilla	13.856	23.250	21.416	21.687	17.937
Logrosán	17.279	23.198	17.207	20.920	18.893
Montánchez..	15.811	27.898	17.825	25.725	19.586
Navalmoral..	15.094	25.812	17.599	22.602	19.324
Plasencia	22.8990	30.080	26.955	25.725	35.205
Trujillo...	16.728	25.168	20.602	26.738	22.621
Valencia...	11.270	16.918	18.889	18.088	20.744
Total...	208.961	330.000	241.328	313.347	264.988

(A=Cifra sacada de los trabajos ejecutados por la junta creada para conocer la riqueza de la provincia, en virtud de decreto de la Regencia provisional del Reino de 7 de Febrero de 1841; B=Datos oficiales de 1842, reunidos en el Ministerio de Hacienda; C=Datos de la estadística judicial de 1843, formada por el Ministerio de

Gracia y Justicia; D=Datos de los documentos reunidos por las Jefaturas políticas para formar el registro municipal de 1844; E=Datos sacados de las noticias de la redacción del Diccionario de P. Madoz.)

En nuestra opinión las cifras más ajustadas a la realidad son las correspondientes a las señaladas como C y D. Sin embargo, la falta de datos de población para todos los núcleos de la provincia nos hace fijarnos en el año 1842 que, a la par de darnos un total irreal, nos proporciona el número de habitantes para cada una de las entidades de la población de Cáceres. Con los datos proporcionados por esta matrícula catastral nos permite formar el mapa humano de la provincia cacereña, donde el río Tajo forma una muralla natural que divide el territorio en dos mitades, así como a alguno de los partidos judiciales (Alcántara, Garrovillas y Navalmoral), dificultando enormemente las relaciones e intereses, tanto administrativos como económicos. Eran cinco los partidos situados a la derecha del Tajo (Coria, Hoyos, Granadilla, Jarandilla y Plasencia), y otros cinco los situados al Sur del citado río (Logrosán, Montánchez, Trujillo, Valencia de Alcántara y Cáceres).

El cómputo total de habitantes, barajadas correspondientemente las cifras de los tres partidos que divide el Tajo, sería de 330.000, de los que correspondían a la margen derecha 165.583 habitantes, mientras que la margen izquierda alcanzaba los 164.417 habitantes. A pesar de no ser mucha la diferencia de población entre las dos orillas, esta diferencia es más sensible en cuanto a la densidad, que resulta un tanto mayor en la parte Norte. No obstante, los núcleos de mayor importancia, a excepción de Plasencia y Torrejoncillo, vamos a encontrarlos hacia la margen izquierda, y ellos son Trujillo, Brozas, Arroyo del Puerco, Cáceres, Casar de Cáceres y Garrovillas. Estos núcleos señalados, que superan todos los 6.000 habitantes, se hallan distribuidos en sólo seis partidos judiciales: Cáceres (3), Plasencia (1), Alcántara (1), Trujillo (1), Coria (1) y Garrovillas (1). Los siete partidos restantes carecen de pueblos de importancia.

Para terminar con lo referente a la población creemos necesario encuadrar los núcleos más importantes de cada uno de los partidos judiciales en función al posterior estudio en relación con las proyectadas líneas ferroviarias y el papel que éstas desempe-

ñarán en cada una de las distintas circunstancias. Este mapa geográfico nos quedará así:

Partido de Plasencia: Plasencia y Montehermoso.

Partido de Granadilla: Hervás y Ahigal.

Partido de Hoyos: Hoyos y Eljas.

Partido de Navalmoral: Peraleda de la Mata y Navalmoral de la Mata.

Partido de Coria: Coria y Torrejoncillo.

Partido de Garrovillas: Garrovillas y Cañaveral.

Partido de Alcántara: Alcántara, Brozas y Ceclavín.

Partido de Jarandilla: Jarandilla, Jaraiz y Aldeanueva de la Vera.

Partido de Cáceres: Cáceres, Arroyo del Puerco, Casar de Cáceres y Malpartida de Cáceres.

Partido de Montánchez: Montánchez y Alcuéscar.

Partido de Trujillo: Trujillo y Miajadas.

Partido de Valencia de Alcántara: Valencia de Alcántara y Salorino.

Partido de Logrosán: Logrosán y Guadalupe.

Para el estudio del estado económico de la provincia de Cáceres partimos del comportamiento de ésta en 1841. Los datos recogidos por la Junta de Cáceres señalaban para la provincia un total de 230 pueblos, que suponían un total de 57.203 vecinos o familias y 208.961 almas. La riqueza imponible de la provincia alcanzaba la cifra de 9.949.953 reales, que se repartían de la siguiente manera:

6.887.449 reales de utilidades del vecindario, con inclusión de los propios en la riqueza territorial, urbana, pecuaria, industrial y comercial.

2.176.942 reales de utilidades de los forasteros por los mismos conceptos.

309.035 reales de utilidades del Clero.

576.527 reales de utilidades del Estado.

Si bien en números absolutos la cifra correspondiente a las utilidades del vecindario son superiores a los otros tres apartados, en cifras relativas o de utilidad por habitante ésta disminuye considerablemente al aumentar el número de almas que intervienen en el reparto (35 reales por habitante). Por su parte son significativos los 2.176.942 reales de utilidades de los forasteros, que supon-

dría un 21,6 por 100 del total de la renta imponible. Ello equivalía a que un 20 por 100 estaba en manos exógenas a la provincia, en pocas manos como es de suponer, propietarias de los grandes latifundios adehesados de Cáceres.

El estado general de la riqueza quedaba constituido, de una manera global, tal como sigue:

— Riqueza territorial	58,89%	7.012.346 reales
— Riqueza pecuaria	11,58%	
— Riqueza urbana	16,25%	1.616.205 reales
— Riqueza industrial	10,29%	1.321.402 reales
— Riqueza comercial	2,36%	

El caso más representativo para un análisis es el que corresponde a la riqueza territorial que, junto a la pecuaria, consistía en fuente de trabajo para toda la población provincial que, salvo excepciones, tenían dedicación agropecuaria. La industria de Cáceres, primitiva y artesanal, no siempre daba lo suficiente para vivir a quienes en ello se ocupaban, haciendo que estas gentes, salvo en casos concretos como Torrejoncillo, Hervás o Cáceres, buscasen un complemento en el cuidado de la tierra y del ganado.

La riqueza territorial, según las manos que la poseían, se estructuraba así:

— Vecindario...	3.179.976	54,27
— Forasteros	1.980.409	33,80
— Clero	243.860	4,16
— Estado	454.937	7,76
Totales	5.859.182 rs.	100,00

Los forasteros que, en proporción a su número, tenían un tanto por ciento muy elevado de la riqueza territorial, tenían una propiedad muy escasa en lo que se refiere a la riqueza urbana, pecuaria, industrial y comercial. El Clero y el Estado, aparte de la conocida riqueza territorial, sólo eran propietarios de una pequeña parte de riqueza urbana y nada tenían que ver en lo pecuario, industrial y comercial.

Nada dirían los datos expuestos anteriormente por si solos si no fueran acompañados de otros que sirvieran para un estudio comparativo con los totales que se dan para España. Para ello nos valemos de la Ley de Agosto de 1841, por la que se indicaba detalladamente el total de reales de impuestos que habían de recaudarse en España y los que proporcionalmente había de pagar la provincia de Cáceres. En conceptos de riquezas territorial y pecuaria el Ministerio de Hacienda había de recaudar 60.325.130 reales, de los que Cáceres había de contribuir con 901.688 reales, que suponía el 1,49 por 100. En lo que se refiere al impuesto industrial y comercial de los 15.081.282 reales del Estado, a Cáceres le correspondía pagar 225.422 reales, o sea, el 1,49 por 100. Estos números nos hacen ver que la provincia cacereña pagaba un 80 por 100 en lo territorial y pecuario y un 20 por 100 en lo referente a lo comercial e industrial, que no concuerda con el total de su riqueza expuesta anteriormente, lo que nos hace dudar de su fiabilidad.

El año 1842 el Ministerio de Hacienda proporcionaba unos datos que anteriormente habían suministrado los respectivos Ayuntamientos provinciales. Según ellos, el capital de producción de Cáceres ascendía a 432.736.400 reales, que se distribuían en 264.682.500 reales de producción de contribución directa y reales 159.053.900 de producción de contribución indirecta. Sobre la base de este capital productivo la provincia tenía que pagar una contribución de 22.777.364 reales, lo que equivalía a 12.827.411 reales más que los presentados por la Junta de 1841. Pero resultó que la Comisión encargada de analizar las cantidades de la matrícula catastral, no conforme con los datos proporcionados por los Ayuntamientos, dio otros que consideraba más precisos y ajustados a la realidad:

Capital productor	Capital imponible	Tanto por 100
602.945.451 rs.	32.421.779 rs.	4,96

Si consideramos que la población existente en la provincia es de 60.245 vecinos y 330.000 habitantes, nos encontramos con 538 reales y 5 maravedíes de riqueza imponible por vecino y 98 reales y 8 maravedíes por habitante, 93 reales y 3 maravedíes de contri-

bución por vecino y 17 reales y 5 maravedíes por habitante; 444 reales y 6 maravedíes de renta anual líquida por vecino y 81 reales y 3 maravedíes por habitante; 1 real y 7 maravedíes de renta diaria por vecino y 7 maravedíes con 85 centavos por habitante. Esta serie de datos no merecen una validez total, por cuanto analizamos a todos los habitantes o vecinos desde un punto igualitario tanto en la posesión de un capital de producción como en su renta per cápita, precisamente en la provincia donde las desigualdades económicas son muy patentes.

Dejando esto a un lado pasamos a ver la distribución de los 32.421.779 reales de capital imponible que fija la matrícula catastral sobre la proporción que en las diferentes riquezas señaló la Junta de 1841, quedando así:

— Territorial	58,89	19.093.186	
			22.847.629 rs.
— Pecuaria	11,58	3.754.443	
— Urbana...	16,25	5.268.539	
— Industrial...	10,92	3.540.458	
			4.302.612 rs.
— Comercial...	2,36	765.157	
Total	100,00	32.421.780	reales

El año 1845 una nueva ley tributaria señalaba para Cáceres 8.167.572 reales y un maravedí que, una vez especificado y comparado con el total de España, suponía:

Riquezas	España	Cáceres	Tanto por 100
— Territorial y pecuaria	300.000.000	5.804.000	1,93
— Consumos...	180.000.000	2.021.192	1,12
— Industrial y comercial	40.000.000	342.379	0,85
Total	522.000.000	8.167.572	1,57

Sobre el tanto por ciento señalado por la Ley de Mayo de 1845 seguiría rigiéndose la provincia de Cáceres en los años que nos ocupan, que son los que corresponden a los primeros momentos del

ferrocarril en Extremadura. Y aunque este porcentaje se modifique en algunos momentos, como ocurre en 1846, las variaciones nunca serán tan sustanciales que nos hagan variar la base ya señalada.

Para terminar con este apartado, y una vez vistos los impuestos de algunos de los años que pueden ayudarnos a la comprensión del posterior estudio, pasamos a señalar lo más detalladamente posible los ingresos correspondientes a Cáceres en las fechas que poseemos datos y que son menos de las que hubiéramos

	1842	1843	1844
Aduanas	14.978	13.397	12.559
Arbitrios de amortización	53.971	77.819	94.781
Derechos de puerta	——	——	——
Frutos civiles	130.963	124.295	145.053
Manda pía forzosa	7.214	12.342	13.600
Papel sellado	112.441	80.268	14.599
Paja y utensilios	1.053.407	966.972	1.071.444
Provinciales	3.328.317	2.989.915	1.409.335
Penas de cámara	184.906	116.893	94.265
Subsidio indust.	164.156	162.319	203.725
Sal	3.657	——	17.410
Salitre, azufre y pólvora	39.981	53.441	101.691
Tabacos	4.055.456	3.863.528	4.308.778
Total	10.731.797	9.591.474	11.940.834

Si bien nos hemos detenido poco en los datos específicos de las distintas zonas de la provincia de Cáceres, ello se debe a que ya los trataremos en relación con los trazados ferroviarios por lo que respecta a la utilidad o posible beneficio que puedan reportar a los correspondientes partidos judiciales.

PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES FERROVIARIAS

Si Extremadura ha de destacar en el aspecto ferroviario no será a causa de una serie de realizaciones, sino a causa de un montón de proyectos que tengan como base los suelos de Badajoz

y de Cáceres. Estas dos provincias, situadas al Oeste, constituían un paso indispensable y el más corto posible para una comunicación de Madrid con Lisboa. Está claro que en el sentido radial el paso por Cáceres podía constituir el camino más fácil y directo para unir las dos capitales, pero es de señalar que el peso específico de Badajoz era tan considerable que exigía por sí solo la la construcción de una línea que la uniese con Madrid y Lisboa, independiente o no de que el ferrocarril viniese por Cáceres. Es cierto que los proyectos ferroviarios para la región extremeña gastaron más tinta oficial y divulgadora de la cuenta. y sus creadores o realizadores lo que hicieron muchas veces fue soñar en que la línea ferroviaria, para ellos la única panacea, salvaría por sí sola a toda la región del estado económico en que se hallaba sumida.

Las polémicas en las Cortes, en la prensa, en las Diputaciones, etcétera, eran constantes, lo que la mayoría de las veces servían para enrarecer el ambiente entre las dos provincias implicadas, Cáceres y Badajoz, más que para llegar a un acuerdo que beneficiase a ambas partes. Pero el descontento, las discusiones y los desacuerdos saltaban en las mismas provincias cuando los diputados de algunos partidos judiciales se oponían a las construcciones ferroviarias que no beneficiasen a su jurisdicción, aunque supiesen que ello era de utilidad para otras zonas de la provincia. Estos intereses particulares de tipo político y social no eran los únicos, ya que existían otros como era el caso de las compañías constructoras de ferrocarriles, que anteponían su beneficio particular a un interés público o general.

Los primeros proyectos sobre ferrocarriles para la región extremeña tenían un propósito concreto, como era el de unir Madrid y Badajoz de la manera que acarreara menos dificultad. Este interés de poner en contacto más directo ambas capitales ha sido una constante en la historia ferroviaria extremeña y de ello dan buena cuenta, aparte de los estudios realizados para este fin, la obra de ingeniería actualmente paralizada en Guadalupe y sin vistas de solución, obra para un proyectado ferrocarril por el que se uniría Badajoz y Madrid por el camino más corto. Pero antes de adelantarnos a los acontecimientos es más conveniente seguir un estudio por etapas.

1. *Primeros proyectos*

Parece que las primeras disposiciones sobre ferrocarriles de 1844, así como la actitud del Gobierno, a partir de 1840, de estímulo a las construcciones ferroviarias, hicieron que el interés se encaminara a este tipo de inversión. La postura de la Administración pública favoreció, indudablemente, a pensar en unas construcciones lo más rentables posible por parte de las empresas y sociedades dedicadas a estos menesteres, y en este sentido surgen los primeros proyectos para unir Madrid con Badajoz y con la frontera portuguesa. Esta frontera pesaba mucho en la mente de los empresarios, que intentaban llegar a ella por el camino más corto, siempre y cuando éste pasase por Badajoz, ya que consideraban a esta provincia rentable para sus negocios en cantidad superior a la provincia de Cáceres.

El primer proyecto con repercusión en Cáceres es el conocido como línea de Extremadura, perteneciente a la compañía llamada «Camino de hierro del Centro de España». Dicha compañía contaba con ingenieros ingleses y su presidente español era el Duque de Frías.

Varios financieros ingleses habían concebido el proyecto de construir en España algunos ferrocarriles y enviaron a hacer los estudios oportunos sobre el terreno. En este mismo sentido formularon al Gobierno una serie de proposiciones que, dado el auxilio que Inglaterra había prestado a la causa liberal española, fueron favorablemente acogidos.

El estudio de la «Línea de Extremadura», hecho por técnicos británicos, suponía pensar en un bajo precio de la obra que se emprendiese y en una escasa dificultad técnica ya que, como señala Madoz, «la mayor parte del terreno que ha de atravesar es el más llano y regular de toda la península». Es así como vemos que la línea de Madrid a Badajoz estaba concedida provisionalmente desde 1845, aunque ésta no gozase de una concesión definitiva hasta la presentación al Gobierno de todos los estudios sobre los trabajos del citado ferrocarril que se iba a realizar. La presentación de estos trabajos corrió a cargo del señor George Pithington, y ello tuvo lugar en el año 1846, quedando cubiertas

todas las formalidades necesarias para dar comienzo a las obras. Estas normas habían sido cubiertas conforme a las normas ferroviarias de 1844 y a la R. O. del 31 de Diciembre del mismo año.

El ferrocarril había de salir de Madrid siguiendo en su mayor parte la conocida hoy como carretera nacional-V. Por Talavera de la Reina y Calzada de Oropesa entraba en la provincia de Cáceres, pasando por Navalmoral de la Mata, Almaraz, Jaraicejo, Trujillo, Puerto de Santa Cruz, Villamesías y Miajadas. De este último pueblo llegaba a la provincia pacense y, tras pasar por Mérida y Badajoz, se dirigía a la frontera portuguesa. Los únicos puntos problemáticos en su recorrido los constituían el cruce del Tajo, que había de hacerse sobre un estrecho viaducto que se construiría al Sur de Almaraz, y el paso del Puerto de Miravete, para el que se abriría un túnel.

La sociedad anglo-hispana que se encargaba de la ejecutoria de esta línea tenía en su dirección varios capitalistas de ambas nacionalidades. Entre los ingleses figuraban algunos miembros del Parlamento y directores de algunas líneas en funcionamiento en aquel país.

El presupuesto barajado para este camino ascendía a doscientos millones de reales (200.000.000 rs.), que para Casares Alonso eran exactamente 190.835.310 reales. Este capital salía al mercado en 100.000 acciones, que serían vendidas a 2.000 reales cada una. La mitad de estas acciones se despacharían en Inglaterra y el resto serían vendidas en España. El reclamo mediante la propaganda se dejaría sentir en ambas naciones. En la capital inglesa el *Railway Express*, desde 1845, publicaba noticias dadas por el capitán Pithington, jefe de ingenieros del Camino Central. Estas mismas noticias aparecían en el *Guadiana*, que a la sazón dirigía en Badajoz D. Rafael Cabezas, que posteriormente llegaría a Subsecretario del Ministerio de Hacienda, y en la década de los años setenta sería uno de los banqueros más importantes de Madrid.

Es un hecho que este proyecto había despertado una gran ilusión en las provincias de Cáceres y de Badajoz, pero esta ilusión no fue correspondida, ya que la sociedad encargada de esta construcción fracasaba en 1852.

No obstante, y a pesar del fracaso anterior, la idea del ferroca-

rril a la frontera portuguesa seguía viva y preocupaba a una serie de capitalistas.

Sobre el trazado de 1846, sin apenas variaciones que merezcan mencionarse en cuanto a su dirección, M. Wissocq elaboró un proyecto que, en opinión de Coello, superaba al que tiempo antes hiciera Pithington. En 1851 el señor Williams había obtenido autorización para hacer esta línea, la cual le caducó al no hacer uso correspondiente de ella. En 1852 hizo un estudio sobre este ferrocarril, conocido como «Extremeño-Lusitano», el señor José Campo, siéndole concedida la línea para su construcción. Pero este hombre, a pesar de su buena voluntad, no pudo evitar el fracaso, teniendo éste lugar en 1853. El ferrocarril «Extremeño-Lusitano» tendría una longitud de 409.735 metros, y un presupuesto en reales de 402.938.000, lo que equivalía a 983 reales por metro, o 938.000 reales por kilómetro de línea.

A pesar de los fracasos anteriores no parecía que los inversores se amilanasen, puesto que no había transcurrido un año cuando se comenzó a trabajar en nuevo estudio sobre la señalada línea, aunque en esta ocasión no pasó de la primera fase.

Tras el último de los intentos, la idea de unir a Madrid con la frontera portuguesa por Badajoz, Talavera, Navalmoral y Trujillo quedaba sumida en un largo olvido, y eran otras líneas las que llamaban la atención de los inversores.

2. *Línea extremeña*

A pesar de una serie de normas dadas por el Gobierno para acelerar las construcciones ferroviarias, éstas no avanzaron, por lo que fue necesario el Real Decreto del 28 de Enero de 1852. En él se señalaba que el Gobierno acometía por su cuenta el proyecto de red principal de ferrocarriles, para lo que se concedía en Agosto de ese mismo año un 1.000.000 de reales al Ministerio de Fomento. Además, a imitación de lo que se hacía en Francia, se interesó a las Diputaciones provinciales y a los Ayuntamientos, por circulares que se enviaron los días 8 y 19 de Mayo, que participasen en los gastos de las líneas que les afectasen. Estas corporaciones, como era de esperar, dijeron sí a la propuesta gubernamental, mas no parece que aceptasen lo recomendado de una

manera seria, ya que por el Real Decreto del 26 de Agosto se insiste en los mismos términos, al tiempo de señalar que hagan el ofrecimiento de forma segura para que ello sirva de base a la emisión de obligaciones. Pero tampoco esto dio resultado.

Las líneas principales que el Gobierno encargó para estudio, entre otros, fueron encomendadas a Angel Retortillo y a Joaquín Núñez de Prado. Este último, en 1852, elaboraba un proyecto sobre una línea que de Madrid llegara al Guadiana. Este ferrocarril saldría de la capital siguiendo la dirección que habían marcado Pithington y Wisscoq hasta Talavera de la Reina. En este punto tomaba un rumbo distinto y hacia el Sur, marchando por Puente del Arzobispo iba a terminar hacia Mohedas de la Jara, muy cerca de la margen derecha del río Guadiana. Desde aquí seguiría la línea hacia Badajoz y la frontera portuguesa. El trazado de este camino perjudicaba a la provincia de Cáceres, por cuanto éste no era el tramo más corto para llegar a Portugal.

Era indudable que esto disgustaría inevitablemente a los intelectuales y políticos cacereños, y fue necesaria una intervención real para reducir al mínimo el perjuicio que ocasionaba a Cáceres esa línea. Por esta razón un decreto del 17 de Agosto de 1854 ordenaba el enlace con el ferrocarril proyectado por Núñez de Prado de un ramal que fuese en dirección a Plasencia. Este enlace se realizaba a la altura de la Calera y, una vez en la provincia de Cáceres, transcurría por Torbiscoso, Norte de Navalmoral, Casatejada, pasaba el Tiétar a la altura de la Bazagona y llegaba a la estación de Malpartida de Plasencia, y desde este punto continuaba hacia el Sur para terminar en Cáceres.

Si bien aquí la suerte del primer momento se había decantado a favor de Badajoz, ésta no parecía que fuese a cambiar de un momento a otro. El proyecto de Núñez de Prado no se llevaría a cabo, ni tampoco, como es de suponer, se realizaría la línea que concedía el ya señalado Decreto Real. Mas a pesar de la falta de relaciones con esta zona del Oeste, el interés seguía existiendo por cuanto era necesaria la comunicación con Portugal, teniendo el paso obligado por una de las provincias extremeñas. Por ello no era de extrañar que este problema ocupase la atención en las altas esferas políticas del país y fuese un tema polémico en las Cortes constituyentes de 1855.

Los diputados de Cáceres propusieron una línea que partiría de Madrid y, viniendo por Talavera de la Reina, Navalmoral de la Mata, Malpartida de Plasencia, Cáceres y Aldea del Cano, fuese a Mérida y de allí se dirigiera a la frontera portuguesa. El proyecto de esta vía quedó descartado, y en su lugar se aprobó una línea que por Ciudad Real iría a Badajoz y a Portugal.

Pudiera creerse que esta línea no fuese defendida con los argumentos necesarios para imponerse a la del Guadiana, a todas luces más cara y larga. Pero no fue esto lo que ocurrió, por cuanto se adivina el énfasis puesto por los diputados cacereños, según señala Liberal y Cabrera, quien deja ver que la no aprobación del proyecto se debió a otro tipo de circunstancias que no especifica. Tal vez tuviese algo que ver la actitud de Francisco de Luján, Ministro de Fomento en el Gobierno liberal y diputado por Badajoz en las Cortes constituyentes de 1854, a quien se suponía partidario de la línea del Guadiana, que indudablemente favorecía a su provincia. Es claro que en estas Cortes se dejó sentir fuertemente la preponderancia de los representantes pacenses, al tiempo que hacían valer su alta posición política, su respetabilidad y sus relaciones personales. Pero sólo esto no hubiera servido, pues aún habían de contar las sociedades constructoras que a todas luces consideraban más rentable la línea del Guadiana que una directa de Madrid a Portugal por Cáceres.

El esfuerzo cacereño había sido inútil por más que se intentase demostrar mediante números la validez de unas afirmaciones que anteponían su línea sobre el trazado del Guadiana. En este sentido estaba encaminado el escrito que Juan Daza Malato dirigía a la Asamblea constituyente en 1856. En él combatía el trazado de la línea internacional por Ciudad Real, aunque sus argumentos eran más bien pobres. Sus datos se resumían a lo siguiente: El camino del Tajo alcanzaba los 418 kilómetros, siendo los del Guadiana 628 kilómetros. Ello suponía una diferencia de 38 leguas (210 kilómetros), llevando consigo la línea de Ciudad Real a Badajoz un gasto de 125.000.000 de reales superior a la línea del Tajo. Este coste superior indicaba que el Gobierno había de satisfacer a las compañías una subvención de 23.600.000 reales más que si este trazado fuese construido por Cáceres.

Había un hecho claro: La línea del Guadiana (Ciudad Real-Ba-

dajoz) era una realidad. Cáceres había perdido esta batalla y sus gestiones se encaminaban ahora a conseguir alguna vía partiendo de la realidad ya existente. En este sentido fueron emitidas las Leyes de 18 de Junio y 9 de Julio de 1856. La primera concedía un ramal desde Mérida a Alconétar, pasando por Cáceres. La segunda autorizaba una línea de servicio particular desde Madrid a Malpartida de Plasencia. Esta última es la que vamos a denominar «Línea del Tajo».

3. *Línea del Tajo*

Ya hemos señalado el Real Decreto de 1854, mediante el que se autorizaba un enlace a la línea del Guadiana de un ramal que fuese por Navalmoral de la Mata, Malpartida y Cáceres. Pero esto no llegó a cumplirse. Más tarde, con la Ley de Julio de 1856 parecía que la línea del Tajo tenía visos de realidad; pero, sin embargo, no ocurría así. Una serie de dilaciones, agravadas por la escasez financiera, hace que esta línea no preocupe suficientemente hasta 1860 y 1861, años en que se piensa con interés en su utilización. Los acontecimientos políticos fueron causa de que el movimiento de inversiones en este ferrocarril hubieran de esperar Aparte de las razones políticas hubo otros motivos de distinta índole que retuvieron a los inversores. Entre estos señala Liberal y Cabrera ciertas malas jugadas del financiero José de Salamanca. Salamanca se había hecho famoso con motivo del ferrocarril Madrid-Aranjuez y también tendría alguna relación con las líneas portuguesas y con las cacereñas, relación negativa y contraria a los intereses de los dos países. Un periódico madrileño, *El Siglo Industrial*, a principios de 1864 se fijaba en este asunto concreto y, tras analizar las graves cuestiones que envolvían al ferrocarril Zaragoza-Pamplona, decía:

«Los mismos caracteres encontramos se dibujan en la campaña que acaba de emprenderse en la Extremadura alta, sobre la cuestión de un ferrocarril de Madrid a Lisboa, por Talavera y Cáceres. Aquí también se habla, otra vez, del interés nacional y hasta del interés internacional, y en una especie de pequeño artículo impreso al margen de un mapa de España, hábilmente arreglado y distribuido con profusión en Extremadura, leemos el párrafo siguiente que copiamos literalmente:

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

¡Ya está, pues, lanzada la gran frase! A renglón seguido vendrá la famosa combinación de pedir concesiones sin subvención, y las suscripciones locales, que se esperan obtener con el doble atractivo del interés provincial y del beneficio que ha de dar a una de las primeras líneas del mundo.

No conocemos los estudios de D. José de Salamanca. Sólo 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 el producto probable; con el objeto de ilustrar la opinión nos limitaremos a señalar algunos hechos, que son muy instructivos, y podrán calmar el ardor del público a quien se precisa pedir que suscriba las acciones de una de las primeras líneas del mundo.

El señor Salamanca fue concesionario de los ferrocarriles portugueses, y se ha hecho su contratista y principal accionista, según los estatutos. Efectivamente, su posición es la siguiente:

Recibe del Gobierno una subvención kilómetrica que se halla repartida como sigue...

Esta cifra magnífica asegura al constructor inmensos beneficios. Sin embargo, a estos beneficios hay un correctivo, y es que el señor Salamanca ha suscrito (artículo 8.° de los estatutos) las setenta mil acciones de la compañía, que representan treinta y cinco millones de francos.

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

En efecto, cuando gracias a las promesas del programa se hayan apresurado las poblaciones de Extremadura Alta a dar una verdadera subvención al futuro constructor, suscribiendo las acciones, éste 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.» (Liberal y Cabrera, cita en páginas 8 y 9.)

Por lo anteriormente expuesto vemos que la provincia de Cáce-

res sería una nueva víctima de los cálculos del financiero Salamanca. Aunque en esta ocasión no le saldría bien la jugada, el caso es que retrasaría considerablemente el interés inversionista en la línea mencionada, porque nadie estaba dispuesto a entrar en las jugadas del financiero.

La línea del Tajo saldría de Madrid y se dirigiría por la Sagra a Toledo, Torrijos, Talavera de la Reina, Navalmoral de la Mata y terminaría en Malpartida de Plasencia.

El trayecto tendría 253 kilómetros de recorrido y, conforme a la Ley de Ferrocarriles de 1855, el Gobierno podía otorgarla sin necesidad de subvención estatal. No obstante, se daría una subvención provincial, como marcaba la Ley de Mayo de 1859. Dicha Ley indicaba que lo que debieran pagar las provincias se distribuiría de una manera proporcional, según la riqueza contributiva y en número a los kilómetros de línea de cada una; la cantidad de cada provincia se repartía entre los pueblos por la Administración de Hacienda. En este caso concreto cada una de las provincias por las que pasase el ferrocarril habría de subvencionar con la cantidad de 100.000 reales en metálico por kilómetro de vía. Este tipo de subvención no debió sorprender a los servidores del Estado, al menos en la provincia de Cáceres, ya que su gobernador en estos años, en una memoria enviada el 7 de Septiembre de 1862 al Ministerio de Fomento, informaba sobre sus ideas para subvencionar el tramo de ferrocarril desde Talavera de la Reina a Cáceres por parte de los pueblos de esta provincia. Señalaba su escrito que «se destina por los Ayuntamientos de ciento sesenta pueblos, los más ricos e importantes de la provincia, para auxilio y subvención del proyecto, penetrados de su utilidad e importancia, la enorme suma de sesenta millones de rs. próximamente, del 80 por 100 de sus propios». No hay que imaginar mucho para comprender que los pueblos serían despojados de sus bienes propios valiéndose de la fuerza y de la autoridad, ya que eran estos mismos pueblos los que pedían al Ministerio de Fomento la suspensión de este camino. La realidad es que este tipo de subvención forzosa, que tan poco debió gustarle a los Ayuntamientos, fue anulada mediante la Ley de Presupuestos del 25 de Junio de 1864, y en su lugar sólo se aceptaban como válidas las subvenciones que los pueblos y las Diputaciones ofrecían directamente.

Comoquiera que fuese, la subvención que el Gobierno había señalado para la línea del Tajo hizo que ésta fuese presa de las miras de los inversores y accionistas que vieron, indudablemente, una rentabilidad en el camino hasta Malpartida de Plasencia. En este sentido, en 8 de Julio de 1863 se recibe una solicitud de la Sociedad General de Crédito en demanda de la concesión de la mencionada línea. Poco después es otra sociedad, llamada Banco de Madrid, la que se presenta con los mismos propósitos. El problema de la elección entre ambas sociedades hizo que el Gobierno entregase las dos propuestas al Consejo de Estado para su consulta, siendo necesario que eligiese una de ellas, teniendo por base la Ley de Julio de 1856. Mas no era éste el único problema, pues estando establecido el debate sobre las anteriores sociedades, se presenta una tercera solicitud para la concesión de la misma línea, solicitud encabezada por Luis Escribá y Romaní, Pedro Mansí y Miguel Tenorio. Esta última solicitud se presentó en Enero de 1864, y el Consejo de Estado, visto el proyecto, modificado sobre los anteriores, falló por Real Orden del 8 de Marzo de 1864 en su favor. Como era de esperar, tanto la Sociedad General de Crédito como el Banco de Madrid recurrieron contra la decisión del Consejo de Estado; pero de nada sirvió, ya que otra R. O., dada el 5 de Octubre de 1865, reafirmaba la del año anterior. Son éstos, pues, los que debían llevar el asunto mediante una cesión a una sociedad anónima que se crearía en Febrero de 1871 y que tomaría el nombre de Compañía de Ferrocarril del Tajo.

Habían transcurrido quince años desde 1856, que tuvo lugar la aprobación de este ramal, y el año 1871, que puede considerarse como el de la concesión definitiva. Pero en todo este tiempo el tema ferroviario no dormía el sueño de los justos, y los preocupados en la provincia cacereña por el asunto, desde la Diputación a algunos particulares, especulaban y discutían sobre si era tan conveniente la línea de Malpartida a Madrid como para no dedicarle la atención suficiente a una vía transversal que de Mérida se dirigiera a Salamanca. Al mismo tiempo se pensaba ya, según el sujeto que lo tratase, en el itinerario que de Malpartida de Plasencia, cuando hasta aquí llegara la vía, tendría que seguir hasta Portugal. Pero de esto ya hablaremos más tarde. A decir verdad, lo que realmente inquietaba a estos hombres era que ninguna de

las líneas aprobadas en 1856 daba señales de vida. No obstante, la línea ferroviaria de Madrid a Malpartida de Plasencia tenía constituido su depósito de 6.000.000 para garantizar su construcción. Pero hay un nuevo fracaso y son ahora los señores Pozas, de Madrid, quienes toman a su cargo la construcción y se disponen a emprender los trabajos en Talavera de la Reina, Navalmoral de la Mata y Malpartida de Plasencia, pero con la condición de que Toledo y Cáceres les auxilien con una subvención considerable. En este sentido, D. Manuel Lorenzana y Molina elabora en 1869 un informe que presenta a la Diputación provincial como una solución para salvar el ferrocarril de Cáceres del peligro y de la apatía en que se hallaba sumido. Se aconsejaba a todos los Ayuntamientos de la provincia que empleasen el 80 por 100 de los propios en obligaciones del ferrocarril, pues no había otra salida, dada la precaria situación del Tesoro. El mismo había detallado anteriormente el capital que sumaba el 80 por 100 de los propios según los partidos judiciales y el total de la provincia. En líneas generales los señalaba así:

PARTIDOS JUDICIALES A LA IZQUIERDA DEL TAJO

Alcántara	1.197.798
Cáceres	1.927.050
Garrovillas	1.129.200
Logrosán	1.298.799
Montánchez	1.379.700
Trujillo	2.487.099
Valencia de Alcántara	949.098
Total	10.368.744 reales

PARTIDOS JUDICIALES A LA DERECHA DEL TAJO

Coria	1.247.198
Granadilla	868.599
Hoyos	510.099
Jarandilla	424.350
Navalmoral de la Mata	2.150.350
Plasencia	1.417.350
Total	6.618.396 reales

A los 16.987.140 reales que sumaban el total de los distintos partidos judiciales había que añadir 556.240 escudos por intereses devengados que se hallaban en la Caja de Depósitos, con cuyo importe el capital del 80 por 100 de los propios de la provincia de Cáceres ascendía a 175.000.000 de reales.

Todo lo señalado, que a primera vista pudiera resultar lógico e incluso conveniente al interés general de la provincia, encontraba una fuerte oposición entre los mismos diputados de los diferentes partidos judiciales. Naturalmente, los partidos judiciales beneficiados por el trazado ferroviario, como eran los de Navalmoral de la Mata y Plasencia, aceptarían la propuesta anterior, pero no otros partidos judiciales a los que la línea ni les iba ni les venía. Es significativa, en este sentido, el acta de la Diputación de Cáceres correspondiente al 22 de Febrero de 1869. En ella se da cuenta de haberse presentado el informe sobre el mencionado ferrocarril y del interés que tenía para toda la provincia; se acuerda hacer propaganda sobre el asunto y que los Ayuntamientos inviertan de la forma conveniente para la realización de este trazado. Algunos diputados, como es el caso de los de Trujillo y Hoyos, aun reconociendo las ventajas que la línea pudiera reportar a Cáceres, no firman las actas, ya que tal proyecto en nada beneficiaba a sus circunscripciones.

La Línea del Tajo, en cuanto al recorrido que debiera hacer en la provincia de Cáceres, estaba muy claro en su primer tramo. Pasaría por Navalmoral de la Mata, Casatejada, Talayuela y terminaría en Malpartida de Plasencia. El capital que tuvo la línea de Madrid a Malpartida de Plasencia ascendía a 30.400.000 pesetas. Los trabajos, tras un prolongado descanso, comenzarían en 1876 y el punto por donde comenzarían las obras sería Madrid. En 1878 la vía llegaba a Navalmoral de la Mata, y a principios del siguiente año se había alcanzado Bazagona. El 20 de Noviembre de 1881 se realizaba en Malpartida la apertura de la línea, enlazándose con la vía que desde Cáceres llegaba a este mismo punto. Concluía así un capítulo demasiado largo en la historia del ferrocarril extremeño.

Si, como hemos dicho, hasta Malpartida de Plasencia el trazado ferroviario no tenía la mayor dificultad, nos encontramos que a partir de este sitio surgen las opiniones, generalmente opuestas,

sobre el rumbo que habrá de seguir la línea hasta la frontera portuguesa. Dejando a un lado la importancia o la no importancia de este ramal a Lisboa, nos limitamos a señalar brevemente tres proyectos sobre distintos caminos que se proponen.

El primer estudio corrió a cargo del señor Agero y posteriormente de los señores Pozas. Este tuvo lugar en la década de 1860. Dicho proyecto alimentaba la idea de un ferrocarril que iría de Malpartida de Plasencia a la frontera portuguesa, concretamente a Monfortiño, siguiendo el itinerario más corto. Preveían sus autores que esta línea directa hacia el Oeste emplearía menos tiempo que otro cualquier trazado en dirección a Portugal, al ser más corto el trayecto y de muy fácil construcción sobre el terreno; ello traería consigo una disminución de obras, como consecuencia, una disminución de gastos. Parece ser que el señor Agero y los señores Pozas presentaron su proyecto acompañado de las posibilidades económicas de la zona por la que habría de transcurrir la línea y el servicio que ésta habría de reportar a los intereses de los partidos judiciales de Coria, Hoyos y Granadilla. Es un hecho claro que el optimismo de los promotores llegaba más allá de una realidad concreta. Ni el partido de Granadilla, con su minería de plomo argentífero, que ellos señalan, ni el partido de Hoyos, con el fosfato y plomo de Villamiel, tenían mucho que ver en un trazado que según los presupuestos discurría a más de cincuenta kilómetros de sus pueblos más cercanos.

Pudo ser este proyecto tratado así para que consistiese en una piedra de toque que atrajese las inversiones para su realización, puesto que resulta muy difícil suponer que sus autores creyesen lo que ellos mismos decían. Era indudable sobre el terreno que esta línea beneficiaría solamente a la comarca o partido judicial de Coria y, en último caso, a Zarza la Mayor, del partido judicial de Alcántara, por cuanto su posible itinerario sería: Malpartida de Plasencia, Riolobos, Holguera y Torrejoncillo. En este lugar bien podía subir hacia Coria y por Casillas de Coria dirigirse a la frontera por entre los términos de Moraleja, Cilleros y Zarza la Mayor, o bien podía llegar a Portugal, más directamente aún, si de Torrejoncillo se dirigía a Portaje, Pescueza, Cachorrilla y Zarza la Mayor.

Este proyecto, como es de suponer, tuvo escaso eco y muy

poco interés, como lo demuestra la ausencia de trabajos posteriores sobre la línea señalada y la ausencia de discusiones polémicas y propaganda en los años en que se realizaba el estudio que, como una consecuencia lógica, no pasó de esa primera fase.

Vicente Barrantes Moreno, en su *Aparato bibliográfico para la Historia de Extremadura*, publicado en 1877, hace una reseña a Cipriano Segundo Montesinos, quien hacia 1856 había sido Director general de Obras Públicas, en relación con un trabajo publicado por éste bajo el título de «Carta... acerca del mejor trazado del ferrocarril directo de Madrid a Lisboa, entre Malpartida de Plasencia y Abrantes». Consta el trabajo de seis folios, entre los que se inserta un plano sobre el mismo asunto. En nuestra opinión dicho proyecto, en el que no consta año ni pie de imprenta, fue publicado hacia 1874. Podría suponerse, al ser Montesinos natural de Valencia de Alcántara, que su estudio estuviese inspirado por unos intereses muy particulares, como era el que la línea beneficiase a su propio partido judicial. Esto es ir más allá de la cuenta, ya que en ningún momento de su trabajo se ve que éste anteponga su interés particular a los intereses generales. Por otra parte, el proyecto que él proponía era más lógico, coherente y real que el señalado por Agero y los Pozas.

El ferrocarril bajaría desde Malpartida de Plasencia hacia el Sur, en dirección a Cañaveral, y desde este punto rumbaría hacia el Oeste en busca de la frontera de Portugal para terminar en Abrantes. En este tramo último de los señalados (Cañaveral-frontera) suponemos que la línea cruzaría Garrovillas, Villa del Rey, alcanzando su radio de acción a Alcántara, Brozas, Mata de Alcántara y Navas del Madroño, pueblos que estarían situados a muy escasa distancia del ferrocarril; Membrío y Valencia de Alcántara, estación esta última muy cerca de San Vicente y que podría servir a este pueblo.

En opinión del señor Montesinos el trazado de esta línea iba a suponer el enriquecimiento de una comarca que bien lo necesitaba. Lo que Montesinos no se daba cuenta era que en aras de su proyecto sacrificaría los intereses, entre otros, de Cáceres, Casar de Cáceres, Malpartida de Cáceres y Arroyo del Puerco. O, si se daba cuenta, buscaba una demostración que presentase a estos núcleos como buenamente servidos por el trazado que él proponía. Igual

que el proyecto de Agero y Pozas, también aquí sucedió lo más lógico: el estudio no despertó la menor curiosidad.

Más importante, y también más polémico, iba a ser el proyecto sobre la línea directa de Madrid a Lisboa, ya por la contraposición que representaba en relación con la línea transversal de Mérida a Salamanca, ya por el paralelismo o idéntica utilidad con la línea del Guadiana. Se suponía que un ferrocarril habría de ceder sobre el otro y de esta manera se buscaba el que pudiera ser más rentable para la provincia de Cáceres.

La prensa cacereña, lo mismo que las opiniones generales, parecían inclinadas a favor de la línea transversal, y ello por varias razones que sus defensores consideraban de peso. No obstante, cuando parecía que la línea directa había quedado relegada y que sus mantenedores se habían convencido de la inutilidad de su defensa, un grupo de diputados de Cáceres sorprende a todos con la presentación en Cortes de un proyecto de ley para la construcción de un carril de Madrid a Portugal, pasando por Cáceres. La reseña que aparecía en el Diario de las Sesiones era la siguiente:

«Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para que tan luego como estén cumplidas las disposiciones de la ley general de ferrocarriles, otorgue al duque de Abrantes, marqués de Santa Cruz, marqués de Miravel, marqués de San Carlos, don Vicente Bayo, don Francisco Mendoza Cortina y don Vicente Silva, propietarios en la provincia de Extremadura, la concesión de un ferro-carril que partiendo de Madrid y pasando por Talavera de la Reina, Navalmoral, Trujillo y Cáceres, termine en la frontera de Portugal (arroyo denominado Abrilongo) y en dirección a Assumar.

Artículo 2.° La concesión de que habla el artículo anterior no disfrutará de subvención directa del Estado.

Artículo 3.° Las obras de esta línea deberán estar terminadas a los cinco años de la fecha de la concesión.

Artículo 4.° El Gobierno de S. M., previas las formalidades legales y sin subvención directa del Estado, hará las concesiones de dos ramales, uno que partiendo de Trujillo o sus inmediaciones, termine en Mérida, y otro que partiendo de Talavera termine en Toledo, pasando por Torrijos.

Artículo 5.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para que otorgue en pública subasta, previos los requisitos exigidos por la ley y con

una subvención de la tercera parte de su presupuesto, la concesión de su ramal que partiendo del punto más conveniente de la línea de Madrid a Portugal, se dirija por la derecha del Tajo y enlace con alguna de las líneas que atraviesan las provincias de Castilla.

Artículo 6.° El Gobierno de S. M. fijará en el pliego de concesiones para la subasta de los ramales de que hablan los artículos anteriores, el plazo dentro del cual habrán de dar por terminadas las obras de los concesionarios.

Artículo 7.° Las concesiones de que hablan los artículos 1.°, 4.° y 5.°, 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 a las empresas de ferrocarriles.

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

La línea que marcaba este proyecto de ley, una vez dentro de la provincia de Cáceres, era la misma que en sus respectivos trabajos señalaron Pithington y Wisscoq, aunque sólo hasta Trujillo. Desde este punto el ferrocarril subiría hasta Cáceres para desde allí continuar en dirección a Assumar (Portugal). Señalan los firmantes que el referido camino «no disfrutará de subvención directa del Estado» ni disfrutaría tampoco, según afirmó el diputado Retortillo en las Cortes, de subvención de las provincias. Es muy posible que el señor Retortillo no considerase subvención de la provincia de Cáceres ese 80 por 100 de los propios de los Ayuntamientos que los pueblos daban, según él, de muy buen grado y conscientes de la importancia de la obra. Los sesenta millones de reales que la «Memoria Administrativa» señalaba en 1862 se acercaban ahora a los cien millones. Ya hablamos anteriormente al referirnos de este asunto de la oposición de los municipios a la línea de Madrid a Lisboa, por cuanto suponía una masacre a sus riquezas al ser expoliados de ese 80 por 100 de los propios. Pero no era ésta la única razón, y así encontramos otras que señala Liberal y Cabrera, y que eran reconocidas y comprendidas con unanimidad en la prensa de Extremadura:

«Primero: Porque la construcción de la línea directa, por más

que se realizara sin subvención, retardaría largo tiempo la construcción de la proyectada entre Madrid y Malpartida de Plasencia, o acaso labraría la muerte de este proyecto.

Segundo: Porque contando con la subvención de las provincias para los ramales de que tratan los artículos 4.° y 5.° de la proposición de ley, los fondos de la provincia quedarían tan mal gestados como si se aplicaran a la subvención de la línea general, y faltarían para auxiliar la ventajosa construcción de la línea directa por Malpartida.

Tercero. Porque la cuestión del paralelismo de las vías, que tanto preocupa a los economistas en los momentos en que escribimos estas palabras, tiene un carácter especial en nuestro país, que sería tan contrario a la línea proyectada como a la que se construye desde Ciudad Real a la frontera portuguesa.»

Se daba la paradoja que el mismo mes y año que se presentaba en las Cortes este proyecto de ley para construir la línea de Madrid a Lisboa por Trujillo y Cáceres, era presentado el proyecto de la vía de Madrid a Malpartida de Plasencia, que sería aprobada en el mes de Marzo, como señalamos, en favor de Escribá y Romaní, Mansí y Tenorio.

Ninguno de estos propósitos de unir Madrid con la frontera portuguesa debieran estar considerados dentro de la línea del Tajo, y si aquí los hemos tratados es por la razón de alargar la línea, bien desde Malpartida de Plasencia, bien desde Navalmoral de la Mata, hasta Portugal, de una manera distinta y con presupuestos diferentes a los de los proyectos posteriores. Con ello damos por concluido el estudio sobre la línea del Tajo, y cuando de nuevo tratemos el asunto será en relación con otras líneas cacereñas.

4. *Línea de Cáceres a Malpartida y a la frontera*

La idea de unir a Madrid con la frontera portuguesa, pasando por Cáceres, era algo muy antiguo. Los primeros proyectos ferroviarios que hemos tratado, como es el de 1846, hacían hincapié en la construcción de una línea con esas características como parte de los estudios para decidir los principales trayectos que pusieran en contacto a la capital de España con la periferia y con las fronteras. Ya hemos señalado los problemas que llevó consigo la

línea del Tajo, la cual pudo ser explotada en el año 1881, al quedar abierto definitivamente el ramal de Madrid a Malpartida de Plasencia. Este mismo año era también puesta en explotación la línea construida desde Cáceres y que en Malpartida de Plasencia se unía con el ferrocarril del Tajo. La unión de estos dos carriles traía consigo un enlace directo con Portugal, por cuanto el año anterior (1880) se había puesto en explotación una línea de Cáceres a la frontera portuguesa por Valencia de Alcántara.

Conocemos el proceso que siguió la construcción del ferrocarril del Tajo, pero ¿cuál hubo de seguirse para la elaboración de las líneas de Cáceres a Malpartida de Plasencia y de Cáceres a la frontera?

El día 21 de Julio de 1877 tenía lugar en París una reunión clave para el futuro de Cáceres. En ella se entrevistarían dos consejeros de la «Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses» y dos concesionarios españoles de las líneas de Cáceres a Malpartida y de Cáceres a la frontera. Los dos concesionarios de las líneas españolas lo eran desde 1876 y 1877. Fruto de esta reunión será la firma de un documento para la construcción y explotación de dos líneas españolas y una portuguesa. Estas eran:

— Cáceres a Malpartida de Plasencia (que enlazaría con la línea del Tajo).
— Cáceres a Valencia de Alcántara (que enlazaría con la portuguesa).
— Torres de Vargens a Lisboa.

Los firmantes españoles se comprometían a ceder sus concesiones a un grupo de capitalistas que se propusieran crear una sociedad para construir y explotar el conjunto de las tres líneas, al tiempo que la Compañía Real Portuguesa estaba dispuesta a conceder una ayuda financiera. El plazo fijado para el establecimiento del camino era de dos años.

Es patente que existió un inusitado interés por parte portuguesa en la construcción de los tres ramales que, una vez unidos, enlazarían Lisboa con Malpartida de Plasencia. Esto traería consigo una unión más directa de las capitales de España y Portugal comparada con la existente con Badajoz. La línea de Madrid a

Lisboa, por Alcázar, Ciudad Real y Badajoz, tenía 882 kilómetros, que podían reducirse a 789 kilómetros por el nuevo ramal de Madrid a Ciudad Real. Aun así, la comunicación de ambos puntos extremos exigiría un mínimo de treinta y dos horas de viaje. Por su parte el ferrocarril directo por Cáceres sumaba 660 kilómetros, con una inversión de veintidós horas en su recorrido, tiempo reducible cuando la empresa montase los trenes rápidos que pensaba establecer. De esta manera, en 1888 el tren sólo empleaba dieciséis horas y cuarenta y cinco minutos, habiendo mejorado el servicio considerablemente hasta el extremo de encontrar ya un coche cama. Aparte de disminuir las distancias, había otras razones que movían a la realización de este trazado, especialmente de Cáceres a la frontera. Sin duda alguna el tráfico de pasajeros nunca se hubiera considerado rentable en proporción tal que obligase por sí solo emprender una obra de esta envergadura. Lo que sí influiría en su construcción era el fosfato cacereño exportable al vecino país, que prometía un tráfico seguro que serviría de garantía al capital que se emplease en la realización de esta línea. Hay que tener en cuenta que las minas del Calerizo, de Cáceres, alcanzaban una producción superior a las 50.000 toneladas anuales. Gran parte de este producto era llevado hasta el puerto de Lisboa; su transporte en 1877 se realizaba en carro hasta Mérida, y desde allí se continuaba en tren. Era necesario evitar por todos los medios que este camino hacia Portugal fuese el único, ya que encarecía el fosfato y alargaba en exceso el tiempo. No extrañaba, por tanto, que se pensase en una línea directa de Cáceres a Lisboa, y ésta fue la idea que concibió D. Joaquín de la Gándara, sirviendo de base a la creación de la Sociedad General de Fosfatos. El mismo D. Joaquín ideó también una línea que enlazase la de Lisboa a Cáceres con la línea del Tajo. Los trabajos comenzarían en 1878. El total de la línea se haría con el esfuerzo individual de los empeñados en la realización de la obra, y la única ayuda del Gobierno, conforme a las leyes de ferrocarril, sería la franquicia de aduanas para el material extranjero empleado en la línea de Cáceres a Portugal, sin que existiese ningún tipo de subvención para la línea de Cáceres a Malpartida de Plasencia.

En 1880 se abría la línea de Cáceres a la frontera portuguesa. El 20 de Noviembre de 1881 se abrían al público las líneas de

Malpartida de Plasencia a Cáceres y de Malpartida de Plasencia a Madrid, lo que equivalía a comunicar directamente a Madrid con Lisboa. Pero hasta la unión de las líneas ocurrirían algunos sucesos a destacar:

El día 22 de Noviembre de 1880 vuelve a tener lugar otra reunión en París, en esta ocasión presidida por el conde Abraham de Camondo. Entre los acuerdos allí tomados destacarían el de la disolución de la compañía «Cáceres a Malpartida y a la Frontera Portuguesa» y el que la línea del Tajo fuese absorbida por una empresa nueva conocida como «Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal». La constitución de esta nueva empresa se firmaría en Madrid el 7 de Diciembre de 1880. Su presidente sería el propio Abraham de Camondo y en el Consejo de Administración figuraban, entre otros, José de Echegaray, que había sido Ministro de Hacienda, Joaquín y José de la Gándara y Segismundo Moret. Antes de finalizar ese año ya había iniciado la explotación de 431 kilómetros de la mencionada línea. En este total de kilómetros se hallan incluidos siete de entrada a Madrid, que aun perteneciendo a la M. Z. A. habían sido cedidos a la M. C. P.

El día 8 de Octubre de 1881 tuvo lugar la inauguración solemne de la línea de Malpartida de Plasencia a la frontera portuguesa. Al acto asistieron los reyes de España y de Portugal, y con tal motivo no faltaron las publicaciones propagandísticas.

Pronto iba a ocurrir lo más temido: la línea no respondía a la expectación que había despertado ni al interés que en ella había puesto la compañía, por lo que la M. C. P. cede la explotación de su línea, así como la construcción del ferrocarril de Malpartida a Astorga, a una nueva compañía constituida en Madrid en 1894 con el nombre de «Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de M. C. P. y del Oeste». Dicha compañía, formada por un sindicato de capitales franceses, no comenzará la explotación hasta 1896.

Para terminar con el estudio de la línea, haremos un breve repaso a su trazado hasta Portugal. Merece destacar que D. Luciano Ravel fue el ingeniero jefe en la construcción del camino, para algunos el mejor de los que en aquellos momentos se abrían al tráfico en España. La línea del Tajo, una vez cruzado el río Tiétar, se prolonga durante catorce kilómetros hasta su llegada a la estación de Malpartida de Plasencia, a su vez cabeza de la

nueva línea. Desde allí continúa hasta Mirabel y, tras pasar este pueblo, el camino se encuentra con las dificultades del Zapatero, donde ha sido necesario llenar hondanadas con terraplenes de hasta 16 metros de altura y construir dos túneles pequeños que nos llevan al valle donde se encuentra el pueblo de Casas de Millán. Entre este lugar y Cañaveral la línea ha de cruzar profundas trincheras.

Tras Cañaveral el trazado sigue paralelo a la carretera de Salamanca, siendo más adelante el Tajo un punto de dificultad. Es necesario cruzar este río por un puente de hierro de 365 metros de largo, con 20 metros de elevación sobre las aguas, estando alguna de sus pilas a 11 metros de profundidad. Esta obra de ingeniería corrió a cargo de la casa Eiffel y se empleó el sistema de aire comprimido. Pasado el puente, la línea ha de subir 170 metros en un tramo de sólo 9 kilómetros, para lo que ha sido necesario el trazado de una atrevida curva para ganar en altura, la construcción sobre el río Villaluengo de dos viaductos en curva de 75 metros de largo y 30 metros de alto cada uno, así como cuatro túneles, diversas trincheras y terraplenes de 22 y 28 metros. A continuación, por un terreno llano se llega a la estación situada entre Garrovillas y Casar de Cáceres, a la que da nombre estos pueblos. La siguiente estación es de empalme, llamada Arroyo-Malpartida, sita entre ambos núcleos. En este lugar termina la línea de Malpartida de Plasencia y es aquí donde el ferrocarril se bifurca en dos direcciones: una al Este, en dirección a Cáceres, y otra al Oeste, hacia Portugal. La estación de Arroyo-Malpartida, en el momento de la apertura de la línea, constaba de un edificio de viajeros, de una cochera capaz para seis locomotoras y de otra en la que podía guardarse hasta doce carruajes, de un puente y placa para volver las locomotoras, de depósito de agua y carbón, de muelle cubierto de mercancías, etc., al tiempo que podía apreciarse un número suficiente de vías en relación con el servicio que debía prestar. El camino que sigue al Este, una vez pasada la dehesa de los Arenales, llega al Calerizo de Cáceres, lugar muy activo a causa de las minas de fosfatos allí existentes. Tras esta pequeña estación se llega a la de la capital, no sin antes haber cruzado unas trincheras abiertas sobre un terreno calizo y haber faldeado el cerro de Cabezas Rubias. Vueltos a la estación

de empalme tomamos la dirección Oeste, que nos lleva a Portugal. El terreno se hace más difícil conforme se llega al Salor. Este río es necesario cruzarlo por un puente de 75 metros de largo y 32 metros de alto, pasado el cual se sigue por una serie de trincheras y desmontes que nos ponen a los pies de la estación de Aliseda. Allí principia la sierra de San Pedro, que ha de cruzarse a media falda mediante sorprendentes trincheras y terraplenes, se llega a la estación de Herreruela y poco después a la de San Vicente. Desde esta última, tras un recorrido de cuatro kilómetros, el trazado se detiene en Valencia de Alcántara. Puede considerarse esta estación como la del término de la línea, aunque ésta se prolonga en territorio cacereño hasta el Séver. En ella, además de todas las dependencias y elementos que señalamos en la estación de empalme, existe un servicio internacional de Aduanas. Desde Valencia a la frontera portuguesa el trazado hubo de salvar una serie continua de dificultades mediante la construcción de trincheras, de viaductos sobre los ríos Atropel y La Vid, sin contar el puente sobre el río Séver, que sirve de límite a los dos países, que tiene un estribo en cada uno de los territorios.

5. *Línea transversal*

La compensación que pudo sacar Cáceres tras la polémica, primero, y la posterior concesión de una línea directa de Madrid a Badajoz y a Lisboa, quedaban cifradas en las Leyes del 18 de Junio y 9 de Julio de 1856. Por ellas se les concedía los ya mencionados ramales de Mérida a Alconétar y de Madrid a Malpartida de Plasencia, salvando así toda posible compatibilidad con el ferrocarril del Guadiana. Distintos sucesos políticos dieron al traste con estas realizaciones y la animación del tema ferroviario no volvió a la provincia de Cáceres hasta los años de 1860 y 1861. En estos momentos los propósitos, aunque en parte seguían siendo los de antaño, habían variado en lo sustancial. No se pretendía rivalizar con Badajoz en la conveniencia de una línea por Ciudad Real o por Cáceres que, aun pasando por la capital pacense, llegase a la frontera portuguesa. Lo que ahora se barajaba era algo que había de resolverse dentro de la misma provincia cacereña, y ello consistía en la elección de una de las dos líneas que enton-

ces se proyectaban sobre el suelo de Cáceres. Una de ellas saldría de Madrid y, pasando por Talavera de la Reina, Trujillo y Cáceres, llegaría a Portugal. La otra línea tendría su centro en Cáceres capital, de donde saldrían dos ramales. Uno hacia el Sur, hasta Mérida. En este punto enlazaría con el camino que proyectaban las provincias de Sevilla y de Badajoz, uniendo así a Cáceres con Andalucía. El otro ramal tendría dirección Norte y, entre otros lugares, habría de transcurrir por Alconétar, Plasencia, Baños y Béjar. También Salamanca proyectaba un ferrocarril que desde Béjar llegase a Medina del Campo, siendo así que cuando el enlace estuviera hecho contactarían las provincias extremeñas con la línea general del Norte. Había nacido el litigio entre los partidarios de ambas líneas, entre los que defendían la directa de Madrid a Portugal y los que abogaban en favor de la transversal o Bético-Extremeño-Castellana. Había discusiones para todos los gustos en el tiempo que duró la polémica. Aunque ya hicimos mención de pasada, nos detendremos ahora con más detalles, reflejados algunos de los puntos que esgrimieron los defensores de la línea transversal que, a decir verdad, es la que nos ocupa, y que aquellos años convencieron en mayor medida que los que postulaban el trazado directo. Estos puntos eran:

A) Utilidad que aportaría cada una de las líneas.—El ferrocarril Bético-Extremeño-Castellano empezaba por poner en comunicación fácil y directa dos puntos extremos peninsulares como eran Cádiz e Irún. El camino proyectado, que en buena parte seguiría la Vía de la Plata, cruzaría tierras y comarcas tan distantes y opuestas y con cultivos tan diferentes que de antemano aseguraban un comercio de los productos excedentes entre Castilla, Andalucía y Extremadura.

Por su parte, la línea directa recorrería zonas de cultivos iguales, siendo así que el mercado entre las distintas zonas y provincias quedaría reducido al mínimo. En cuanto al comercio exterior, la dificultad era de otro tipo, pero de idénticas consecuencias, ya que el sistema de aduanas portugués imposibilitaría cualquier tipo de beneficio comercial. Con esta perspectiva no parecía rentable la línea directa.

B) Costos de construcción de cada una de las vías.—No faltaron

estudios específicos sobre los trazados de las dos hipotéticas líneas. En una y otra los accidentes del terreno no eran considerables.

La línea directa sólo en la provincia de Cáceres, amén de otras menores, necesitaba media docena de obras de gran importancia, y todas ellas dentro de un tramo muy reducido. Uno de estas trabajos se consideraba de extrema dificultad, tanto que su presupuesto alcanzaba los cien millones de reales.

La línea transversal fue objeto de varios estudios. En el primero de ellos se vio que la construcción, si no imposible, resultaba una empresa ardua y complicada. Pero un segundo estudio se concluyó en que las obras de importancia de este trazado quedaban reducidas a dos: la construcción de un puente sobre el río Tajo y los trabajos encaminados a salvar el paso entre Castilla y Extremadura.

Lo reflejado en este apartado son unas opiniones que se impusieron en aquellos años de 1860 y de 1861. En nuestra opinión, este punto no hubiera podido decantarse a favor de la línea transversal, ya que la suponemos, por lo que respecta a Cáceres, de un gasto mayor que el de la línea directa. Ninguna de las obras realizables que se argumentaban como costosas en la línea directa tenía comparación por su dificultad y gasto con los trabajos que eran necesarios emprender para cruzar el Tajo ni tampoco con los que había que realizar para lograr la ascensión hacía Béjar. Que nadie se fijase en esto, o se diese cuenta de ello, era lógico, debido a que los estudios que se hicieron en aquel momento no eran tan científicos como fuesen de menester; también pudo darse el caso de que se faltase a la realidad con el ánimo de imponer una opinión favorable al proyecto que se intentaba defender.

C) Fondos de la provincia.—Liberal y Cabrera analiza este punto desde el lado político y social. Da cuenta, como reflejamos anteriormente, de la actitud del Gobernador de Cáceres, quien sirviéndose para su propio interés y en contra de la opinión general se puso a favor de la línea directa y obligó a los pueblos a pagar con el 80 por 100 de sus propios las subvenciones del tramo de Talavera a Cáceres. Estos mismos pueblos expoliados pedían al Ministerio de Fomento la no concesión de ese ferrocarril y en su lugar apetecían la construcción del Bético-Extremeño-Castellano. Añade Liberal y Cabrera que solamente por la fuerza se hubiera

podido sacar el dinero a los pueblos para la construcción que proyectaba el gobernador. En caso de ser construida la línea transversal, ¿hubieran dado los pueblos gustosamente ese 80 por 100 de los propios? Nuestra opinión es que no, al menos los de todos los partidos judiciales, ya que aunque esta línea beneficiase a la mayor parte siempre existían núcleos bastantes perjudicados con la anulación del trazado de Madrid a Lisboa.

D) Cuestión de paralelismo.—Parecía ser este apartado el de mayor importancia, ya que aquí se jugaban los intereses de otras provincias, como Badajoz y Ciudad Real, además de los de Cáceres. Los defensores del ferrocarril transversal argumentaban la cuestión del paralelismo entre la línea de Ciudad Real a Badajoz con la que se proyectaba de Madrid a Assumar. Para ellos estaba clara la idéntica función de ambos trazados, y las opiniones que daban mostrando la inutilidad de esta vía, referida a aquellos años, eran de lo más objetivas. Ciertamente el movimiento que los productos de Cáceres pudieran dar a esta línea se prometía tan escaso que ninguna empresa constructora cometería la insensatez de empreder esa obra. Por otra parte, ¿qué necesidad había de ella si las relaciones a todos los niveles de Cáceres con Portugal y Madrid eran mínimas?

Aún más: esta línea había de atravesar extensos terrenos incultos y despoblados, que por sí solos mostraban lo innecesario del trazado ferroviario por aquellos lugares. Por otra parte se mostraba que la línea transversal comunicada con Mérida pondría en contacto a Cáceres con Madrid y con Portugal.

Lo cierto es que los enfrentamientos entre los partidarios de ambas líneas eran demasiado patentes en los años que hemos señalado, y los ánimos estaban tan exasperados que era imposible llegar a un acuerdo. Alguno de los implicados en el asunto señalaba que los que se movían a favor de la línea directa no lo hacían más que por el deseo de venganza hacia Badajoz, venganza nacida tras las discusiones ya analizadas en las Cortes constituyentes. También señalamos anteriormente las mira del gobernador provincial y la forma de subvencionar su línea por parte de los pueblos de Cáceres, asunto que hubo de cortar el Consejo de Estado. Este tipo de subvención forzosa fue suprimida por la Ley de Presupuestos del 25 de Junio de 1864, que sólo dejó subsistentes las

ofrecidas directamente por los pueblos. Así las cosas, las Cortes hubieron de acordar en Junio de 1860 que se procediese a un estudio de la línea Extremeño-Castellana para que el Gobierno tuviese una base que le permitiera optar entre ella y la directa de Madrid a Portugal por Trujillo. Los diputados de Cáceres, o alguno de ellos, parecen partidarios del trazado de Norte a Sur, por cuanto se desprende de un documento que firman en Madrid con fecha del 18 de Junio de 1860. En él hacen notar que sólo una línea que enlazase los centros productores de Cáceres y Salamanca con el ferrocarril del Norte podría satisfacer las aspiraciones de estas provincias, independientemente de que hubiera otra línea que las contactara con la capital. En este mismo sentido, no mucho después, varios diputados de Salamanca y Cáceres entregan en el Ministerio de Fomento unos estudios del ferrocarril de Avila a Cáceres que empalmaría con la línea general del Norte. Como firmantes de estos estudios aparecían Barrante y González Alonso, por Cáceres, mientras que por Salamanca lo hacían Rodríguez Leal y Nicolás Rodríguez. El trazado que se proyectaba era el siguiente: Avila, Muñogalindo, Poveda, Piedrahita, Horcajada, Tejado, Junciana, Becedas, Béjar, Baños, Hervás, Gargantilla, Segura, Casas del Monte, La Jarilla, Villar de Plasencia, Plasencia, Galisteo, Riolobos, Holguera, Torrejoncillo, Portezuelo, Casar de Cáceres y Cáceres. En Béjar enlazaría, por consiguiente, la línea de Avila a Cáceres con la línea de Salamanca a Cáceres, que también sería tema polémico y de gran discusión en aquella provincia, en razón del mayor interés en un trazado a Portugal por Ciudad Rodrigo o hacia el Sur por Alba y por Béjar.

Por lo que respecta a Cáceres, la opinión formada a favor de un trazado Norte-Sur que enlazase a Mérida con el ferrocarril del Norte se había impuesto. La única nota discordante estaba en la oposición de la comarca de Trujillo, que no se resignaba a quedar sin una línea, y llegó a tal su obstinación que fue un obstáculo insalvable por parte de los diputados que luchaban por la causa del ferrocarril transvesal. El partido judicial de Trujillo hubo de resignarse. Pero lo que realmente se había impuesto en el litigio línea directa-línea transversal era una lógica simplista: pensaban los implicados que había llegado la hora de, poniendo a un lado nuevas vías paralelas y generales, emprender la construcción de

los carriles particulares que enlazasen unas provincias con otras y las líneas importantes entre sí, y que sólo esto podría configurar un sistema de tráfico comercial entre las distintas comarcas. Partiendo de que las leyes de 1856 habían concedido las líneas de Mérida a Alconétar y de Madrid a Malpartida de Plasencia, era conveniente proyectar la unión entre ambas estaciones, así como la unión de esta última con el ferrocarril del Norte por Béjar y Salamanca. Si el proyecto quedaba constituido, el único camino posible a Portugal era el de la línea del Guadiana, con la que enlazaría a la altura de Mérida el ferrocarril transversal.

Es en este sentido donde Francisco Calzada Pedrilla (1868), tras apoyar la teoría de la línea de Mérida al ferrocarril del Norte, piensa en una posibilidad de vía de comunicación directa con Portugal. No sería ésta ninguna nueva línea férrea, sino la canalización del Tajo hasta Alconétar, de forma que fuese navegable desde este punto hasta Lisboa, consiguiendo, en su opinión, un camino más corto y más rentable.

Lógicamente nadie, y menos en aquellos tiempos, se hubiera atrevido con la empresa que indicaba el señor Pedrilla. En contra de lo que se pudiera creer, la idea de hacer navegable el Tajo hasta la provincia de Cáceres no era un invento de este señor, sino que es algo que ya se había pensado con antelación a estas fechas.

Habrían de pasar algunos años para ver si era una realidad lo que por tanto tiempo había sido objeto de apasionados estudios. Y veremos que los nuevos proyectos no se adaptarán, al menos en principio, a los cálculos que se habían programado de forma reiterada. Sorprendentemente será la línea de Cáceres a la frontera portuguesa, de la que ya hemos tratado, la primera que inicie sus obras. Estas se emprenderán bajo la dirección del ingeniero Ravel, en 1878, para que en 1880, dos años después, el ferrocarril se encuentre abierto al público y en explotación. Al mismo ingeniero le corresponderán los trabajos de la vía de Cáceres a Malpartida de Plasencia, que será abierta en 1881, año de la apertura de todo el trazado, que irá desde este punto hasta Portugal.

Había quedado construida totalmente la línea que uniría directamente a Madrid con la frontera lusitana. Ya apuntamos ante-

riormente su recorrido y no es cuestión de volver sobre ello. Sólo señalar, ya que más tarde va a formar parte del trazado de la línea transversal, el tramo comprendido entre la capital cacereña y la estación terminal de la línea del Tajo. La vía pasaría por Malpartida de Plasencia, Mirabel, Casas de Millán, Cañaveral, estación de Garrovillas-Casar de Cáceres, estación de Arroyo-Malpartida y Cáceres. Este ferrocarril variaba de forma ostensible del recorrido que marcaba el estudio que firmaron varios diputados de Cáceres y de Salamanca, al que ya hemos hecho mención. Aquél, caminando en dirección Norte y una vez cruzado el Tajo, discurriría por Portezuelo, Torrejoncillo, Holguera, Riolobos y Galisteo, mientras que en las obras realizadas la línea marchaba más directamente hacia Plasencia, dejando a su izquierda los pueblos señalados.

Una vez realizada la línea que hemos descrito, se presentaba como algo indispensable la unión con la del Guadiana, así como la construcción de un ramal desde Malpartida de Plasencia hacia Salamanca. El primero de estos tramos había sido concedido en 1856 y éste iba de Mérida a Alconétar. El asunto no pareció atraer la atención de alguna empresa hasta 1867, año en que es presentada en la Diputación cacereña una proposición para construir una línea férrea desde Cáceres capital a Mérida. La proposición fue presentada por los señores Aubry y Tamarit de Plaza. La Diputación se vio en la necesidad de formar una Junta presidida por el Gobernador provincial (Felipe Nasone), los diputados Matías Alvarez, Anselmo Sánchez de León, Manuel Matías Muñoz y Tiburcio Gabriel Muñoz, así como otra serie de señores entendidos en la materia ferroviaria, entre los que destacaban Carlos Godínez de Paz y Felipe Calzado Pedrilla. Esta Junta había de decidir sobre la proposición que a todas luces era inadmisible, por cuanto la provincia tendría que hacer enormes sacrificios para la construcción de este ferrocarril y porque la línea quedaría en propiedad de Tamarit de Plaza y de Aubry.

Comoquiera que la línea del Tajo había enlazado con Portugal y su explotación se prometía rentable, la M. Z. A. consideró conveniente para sus fines la construcción de la vía entre Mérida y Cáceres. La M. Z. A. había adquirido en 1880 por 50.000 acciones y 100.000 obligaciones, más de 5.000 francos en metálico, la com-

pañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz, de Almorchón a las minas de carbón de Bélmez y de Madrid a Ciudad Real, con la concesión de las líneas de Puertollano a Córdoba y de Mérida a Cáceres. Las obras de esta última línea fueron emprendidas rápidamente y el ramal pudo verse concluido en 1882. En este momento la línea transversal, a la espera de continuar hacia el Norte, se hallaba detenida en Malpartida de Plasencia.

El ferrocarril de Salamanca a Béjar y a Malpartida de Plasencia, como ya hemos visto, no resultó cosa fácil. Se sucedieron proyectos y discusiones que llegaron a enfrentar ciudades entre sí. Prueba de ello eran los recursos que emplearon Ciudad Rodrigo y Béjar en defensa de sus propias líneas. Lo que se intentaba demostrar por parte de los que defendían el ramal hacia el Sur era que el movimiento comercial entre Castilla y Extremadura necesitaba por sí solo de la construcción de un ferrocarril que uniese Salamanca con Cáceres, ferrocarril que de antemano estaban considerando rentable.

Eusebio Page, que anteriormente había sido designado por el Gobierno para revisar el proyecto de Wisscoq, publicó por estas fechas una memoria en la que se reflejaba la cantidad de productos que cruzaban el puerto de Baños, que es la línea de demarcación entre Castilla y Extremadura, solamente en dirección Norte. Resumidos quedaban así:

	Toneladas
Granos	16.000
Lanas	2.000
Total	18.000
Viajeros	12.000

	Cabezas
Ganado transhumante	1.600.000
Ganado de cerda	8.000
Total	1.608.000

Es de suponer que estas cifras se harían valer a la hora de proyectar el trazado. Podría considerarse que la construcción del ferrocarril habría de aumentarlas en números absolutos. Pero es que la construcción en sí, fuera de los obstáculos sociales, políticos o económicos, encontraba su mayor dificultad en los de tipo geográfico, especialmente a los que se referían al paso descendente de Castilla a Extremadura.

La construcción del ferrocarril hacia Salamanca esperaba que alguien se fijase en él, cosa que no sucedía, por más que una Ley de 1870 había considerado como de primer orden la línea de Mérida a la capital salmantina. Los más antiguos esquemas sobre este trazado consideraban a aquel espacio como prácticamente infranqueable, pero otros posteriores y más técnicos demostraron la posibilidad de la línea. En este sentido se emitió el anteproyecto que habían elaborado los ingenieros del Ferrocarril del Norte.

Al ingeniero Mondéjar le correspondió el estudio de la primera sección de la línea de Béjar a Mérida, que correspondía al tramo entre Béjar y la estación de Malpartida de Plasencia. Su trazado sería el mismo que después marque la línea que se construya, razón por la cual vamos a señalarlo ahora. Se situaría la estación de Béjar una vez pasado el río Cuerpo de Hombre; la línea seguiría por la explanada de la ermita de Santa Ana y, tras faldear las vertientes del arroyo Perulelo, entraría en el término de Cantagallo. Continuaría por el Tajo de los Ojarancos para penetrar en el valle de Santi Hervás. Tras salvar pequeñas dificultades, la las vertientes del arroyo Perulero, entraría en el término de Cansas del Monte y La Jarilla. Seguiría por Villar de Plasencia para buscar el paso del río Jerte y, una vez atravesado el Cortijo de los Palacios, llegaría a la estación de Plasencia y a poca distancia de allí desembocaría en la de Malpartida de Plasencia.

La longitud de este trazado alcanzaba los 74.518,42 metros, siendo su presupuesto de 11.591.429,73 pesetas. Este tramo, habiendo sido redactado conforme a los formularios vigentes, fue aprobado en un informe del 7 de Julio del año 1876.

La longitud de este trazado y su dificultad hizo retraer a los inversores. Y, como era de suponer, la línea no interesó hasta que en 1882 se puso en explotación el tramo de Mérida a Malpartida de Plasencia y el Gobierno sustituyó la línea de Mérida a Sala-

manca por la de Malpartida a Salamanca, Zamora y Astorga. La nueva perspectiva debió parecerle prometedora a la M. C. P., compañía que había construido el camino de Cáceres a Malpartida de Plasencia. La Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal, a la que ya nos hemos referido, se había constituido en Madrid el 7 de Diciembre de 1880, con un capital de 25.000.000 de pesetas, dividido en 50.000 acciones de 500 pesetas para la línea de Madrid-Cáceres-Portugal. Al año siguiente de su constitución, esta sociedad creaba 150.000 acciones hipotecarias a 500 pesetas cada una, y con un interés al 3 por 100, amortizables en setenta y nueve años, títulos que fueron colocados en París a 303,75 francos. La M. C. P. mantenía relación con la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses, con la que firmó varios contratos, siendo el último en 1892.

El estudio de la línea a Astorga es presentado al Gobierno por la M. C. P. el 7 de Noviembre de 1882. Estos estudios son aprobados definitivamente el 23 de Marzo de 1884.

Sin embargo, por estas fechas la M. C. P. atravesaba momentos difíciles y la explotación de la línea no daba los rendimientos que se hubieran deseado, asunto que preocupaba considerablemente al nuevo presidente de la compañía, el Marqués de Guadalmina, así como al Consejo de Administración, entre los que se contaban hombres de nacionalidad portuguesa y española.

Wais apunta que fue la epidemia colérica de 1885, que apareció en distintas provincias, lo que redujo el tráfico, disminuyendo así los ingresos y aumentando los gastos. Demasiado pobre nos parece la opinión de Wais, y más sabiendo que las provincias a que se refiere son Madrid, Toledo y Cáceres, que no son ni mucho menos las más castigadas por la epidemia.

Nadal señala los siguientes datos en relación con el cólera:

PROVINCIAS	Población	Muertos	Tanto por 100
Toledo	355.774	3.972	11,16
Madrid	593.627	3.619	6.09
Cáceres	323.149	57	0,17
Total	1.272.550	7.658	5,58

Si partimos de la base de que los estragos ocasionados por esta epidemia son mínimos comparados con los ocasionados por otras en el mismo siglo, y si vemos ese 5,58 por 1.000 de media de defunciones para las tres provincias señaladas como algo de muy escasa importancia, podemos darnos cuenta que el tráfico ferroviario no se dejaría sentir. Por otra parte, es de señalarse que la mayor concentración de defunciones se dio en el grupo infantil y en el de los jornaleros, que son los que menos utilizaban este medio de transporte. Es necesario buscar otras razones, amén del cólera, que expliquen la reducción del tráfico.

La línea de Plasencia a Astorga fue sacada a subasta y ésta recayó en D. Ramón María Lobo, el cual tenía intereses muy parejos a los de la compañía M. C. P. Esta concesión es cedida a una nueva compañía titulada «Compañía de Ferrocarriles del Oeste de España», constituida con un capital de 22.000.000 de pesetas, en 44.000 acciones de 500 pesetas.

Comienza la construcción de la línea, no sin grandes apuros a todos los niveles. Y es en 1891 cuando la Compañía Real Portuguesa, con la que la M. C. P. tenía firmados contratos, siendo el último el de 1892, tiene que soportar una fuerte crisis que le obliga a ceder la explotación de las líneas del M. C. P. a otra empresa nueva llamada «Gran Central de España», que aun haría más complicado el asunto. La secuela final es cuando hay que ceder la explotación de las líneas del M. C. P. y la construcción de Plasencia a Astorga, de la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España, a otra compañía que dispusiera de fondos, y ésta será la «Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de M. C. P. y del Oeste». Se había constituido esta compañía en Madrid el día 10 de Noviembre de 1894, con un capital de 3.500.000 pesetas, que iría en aumento progresivo, ya que en 1901 se elevó dicho capital a 8.000.000 de pesetas, en 16.000 acciones de 500 pesetas cada una.

Aparte de capital, la nueva compañía tenía excelentes técnicos, a cuyo frente estaban los hermanos franceses Felipe y Mauricio Bunau Varilla; éstos hubieron de mostrar su pericia.

En el primer tramo de la línea, entre otras grandes dificultades, fue necesario realizar un largo viaducto sobre el Jerte y un túnel en las inmediaciones de Béjar.

El tramo de Plasencia a Béjar fue el primer tramo realizado

(1894). A Salamanca se llegaría en Febrero de 1896, poniéndose en explotación dos meses después. En Julio del mismo año se concluía la línea en Astorga, siendo inaugurada el día 21 de dicho mes, asistiendo al acto el Ministro de Fomento.

Con esto damos por concluido todo lo realizado con las líneas ferroviarias de la provincia de Cáceres.

CONCLUSIONES

Un análisis general sobre la historia del ferrocarril en España nos llevaría indudablemente a la localización de períodos en los que las construcciones amplias contrastan con otras épocas en las que las realizaciones férreas son mínimas.

Vicens Vives sintetizó cuanto señalamos en tres etapas, pertenecientes todas, como es de suponer, a la segunda mitad del siglo XIX, pues es entonces cuando el ferrocarril nacional empieza a ser un hecho. Las etapas son:

a) De 1848 a 1865. Se ponen las bases de la red ferroviaria española. Destacan en este tiempo como años de mayor intensidad los que van de 1860 a 1865.

b) De 1865 a 1875. Hay un bache considerable a consecuencia de distintas crisis: financieras, políticas y militares.

c) De 1876 a 1900. Se da una ampliación de la red a un ritmo sostenido y seguro. Durante este período, los años de mayores construcciones fueron 1878, 1882, 1884, 1891, 1893, 1896 y 1899.

Comparadas con otros países europeos, las realizaciones ferroviarias habían tenido en España un comienzo lento y muy tardío. Distintas razones pueden tener la culpa de este retraso, pero una de las causas no es otra que el repudio que hacia 1830 tuvo el Gobierno hacia el ferrocarril. Bien es verdad que este repudio se convertirá en un estímulo en la década de 1840, aunque este estímulo no vaya encaminado perfectamente. Por eso resulta curioso que, a pesar de existir unas normas sobre ferrocarriles desde 1844, la primera línea no se ponga en funcionamiento hasta 1848. Entre este año y el de 1850 se habían construido y puesto en explotación únicamente 28 kilómetros de vías. No obstante, quince años después el camino abierto al público era de 4.826 kilómetros. Esta cifra, ya considerable, a partir de 1865 irá aumentando de

forma paulatina hasta finales del siglo, de modo que en el año 1900 se contabilicen ya los 13.000 kilómetros de línea aproximadamente.

Si el ferrocarril había sufrido en España un considerable retraso, este retraso resultaría mayor en alguna de las provincias que, como Cáceres, habrían de esperar hasta el último cuarto de siglo para ver la construcción de alguna línea sobre su suelo.

Tortella apunta seis causas con posible influencia en las tardías realizaciones férreas en el país, y estas causas son las que vamos a analizar nosotros, adaptándolas, como es de suponer, al espacio cacereño. En orden decreciente quedan así: 1) Inactividad estatal. 2) Falta de capital. 3) Falta de conocimientos técnicos. 4) Atraso económico general. 5) Obstáculos geográficos. 6) Ciertos acontecimientos políticos y económicos.

Como acontecimientos políticos y económicos con posibles influencias negativas en el caso español, señala Tortella las guerras carlistas y la crisis de 1847-1848. No piensa que ésta sea una razón convincente para explicar por sí sola el retraso del ferrocarril a nivel nacional. Mucho menos, pensamos nosotros, existirían acontecimientos económicos y políticos capaces de impedir las construcciones ferroviarias en Cáceres en los años en que la mayor parte de los tendidos principales se hallaban en explotación. Nos referimos indudablemente a acontecimientos políticos y económicos a escala nacional y nunca a acontecimientos a escala regional, que sí existirán, como veremos. En este sentido podría encuadrarse la discusión en las Cortes constituyentes de 1885 en relación con un trazado a Portugal pasando por Cáceres y por Badajoz o de un trazado que, pasando sólo por Badajoz, fuese a la frontera. La opinión de las Cortes se decantó en favor de la segunda línea, quedando Cáceres al margen. Mas no es ésta una razón suficiente que explique el retraso del ferrocarril en Cáceres en relación con España. Un Real Decreto de 1854, así como la Ley de Julio de 1856, concedía una serie de trazados ferroviarios a Cáceres, pero estos trazados habrían de esperar todavía durante muchos años antes de que fuesen realizados. Por consiguiente, no parece que sea éste un obstáculo insalvable, por lo que hay que buscar otras causas.

Las condiciones geográficas, que en el caso español pudieron

tener influencia considerable, pudieron también ser un obstáculo para hacer realidad los primeros proyectos pensados sobre la provincia de Cáceres. Que los estudios de Pithington y Wisscoq hubieran encontrado enormes dificultades en la topografía cacereña es un hecho que no puede negarse. Pero también es menos cierto que estos obstáculos geográficos no fueran salvables, aun resultando difícil y haciendo que la línea ferroviaria resultase más cara. Lo que de ninguna manera puede explicarse es que este punto constituyese un obstáculo tan fuerte que retrasase las construcciones hasta finales de los años setenta. Este apartado geográfico queda minimizado echando una ojeada a los tramos ferroviarios abiertos al público hacia 1860, algunos de los cuales transcurrían por zonas más accidentadas que las propias cacereñas. Baste señalar que en 1861 estaban vencidas las asperezas de Despeñaperros, consiguiendo contactar a Sevilla con Madrid, y que en 1868 el ferrocarril llegaba a Astorga, Irún, Santander, Bilbao, etc., habiendo tenido que salvar verdaderas murallas geográficas. Lo que sí ocurrió en Cáceres fue que la topografía jugó una baza considerable, no tanto en función de un retraso en las construcciones ferroviarias cuanto en el tipo de ferrocarril que era necesario elegir para la provincia, sobre todo cuando se hizo necesario inclinarse a favor de la línea directa o de la línea transversal. Ciertamente los obstáculos del terreno existan, pero éstos fueron salvados de una forma rápida una vez iniciados los trabajos, lo que prueba que había otras causas más importantes que las geográficas y que éstas no explican por sí solas el retraso que sufrió Cáceres en las construcciones ferroviarias en relación con la mayor parte de España.

No sorprende hablar de un atraso económico en Cáceres durante todo el siglo XIX. Las cifras señaladas en el apartado primero pueden ayudar a su comprensión. La economía era de autoabastecimiento y la escasez de industrias y de comercio a escala provincial e interprovincial no hacía necesario el transporte. Sin embargo, habrá un punto muy a tener en cuenta, y en el que algunos autores se detienen. Este es el relativo a la transhumancia. El inmenso tráfico de ganado entre Salamanca y Cáceres en una sola dirección se aproximaba algunos años a los 2.000.000 de cabezas, que con su doble paso ocasionaba un movimiento de

4.000.000, y ello pudiera indicar en sí mismo un alto índice de aprovechamiento de un ferrocarril con dirección Norte-Sur. Esta es la hipótesis, que luego no se verificará totalmente, ya que, una vez construida la línea que apuntamos, el transporte de ganado en ferrocarril llegaría a una mínima parte de lo que suponía, puesto que la transhumancia por cañada seguía considerándose como más rentable. Sin embargo, con esto no contaban los autores de los distintos proyectos, quienes analizaban como seguras las que sólo eran posibles mercancías a transportar. Que después sea ésta una de las causas que hagan fracasar el ferrocarril, no hay duda.

La situación económica no había variado sustancialmente desde mediados de siglo hasta finales de la década del setenta. Y, sin embargo, en esta última etapa se construyó y en la anterior no se llevó a cabo ningún tipo de realización. Por lo tanto, es muy difícil poder mantener la razón de una deficiente economía como la única causa en la demora del ferrocarril cacereño.

La falta de capital no puede separarse de la situación económica. Es necesario fijarse en la falta de capital a nivel nacional y en la falta de capital a nivel provincial. Ciertamente el capital nacional siempre estuvo remiso a emplearse en unas líneas cacereñas que no ofrecían una perspectiva de buenos rendimientos. Había, como es de suponer, infinidades de trazados que atraían mayormente el interés de los inversores del ferrocarril, y éstos sólo se fijaron en Cáceres cuando prácticamente todas las líneas con mayores posibilidades estaban en explotación. Si en España no sobraba el dinero, mucho menos sobraría en esta provincia, en donde las rentas eran inferiores a la media nacional. Hemos señalado diversos intentos por los que Cáceres pretendía subvencionar sus propias líneas, tanto en forma de contribución obligatoria como de subvención directa, cosa que, visto el estado económico, resultaba imposible. Mas a pesar de lo dicho, el capital que a título particular poseían algunos españoles y cacereños estaba dispuesto a invertirse en ferrocarril cuando existiese un estímulo suficiente para atraerlo, como ocurrió en el caso de la línea de Cáceres a la frontera, construida sin ningún tipo de subvención estatal, aunque gozase de franquicia de aduana para los materiales importados. ¿Era culpable la falta de capital del fracaso fe-

rroviario? A nuestro parecer no existe una respuesta afirmativa. Hay que tener en cuenta que la falta de capital español no suponía ausencia de capital extranjero, pero este capital extranjero tampoco llegaba a Cáceres y sí subvencionaba otras líneas, por lo que es necesario fijarse en las causas que impiden la llegada del dinero a la provincia cacereña.

La falta de conocimientos técnicos tendría repercusiones considerables en el sistema de comunicación de todo tipo en la provincia de Cáceres. Este punto puede unirse fácilmente a la falta de un capital suficiente para emprender obras en los distintos caminos. Hacia mediados de siglo las nuevas realizaciones de ingeniería eran desconocidas en Cáceres y las antiguas estaban sumidas en el abandono. El puente de Alcántara, que en parte había sido destruido a principios del siglo XIX, seguía sin repararse. haciendo que el Tajo hubiera que atraversarse en barca; no era distinto lo que pasaba en Alconétar, donde antes existiera un puente romano y donde ahora las barcas hacían idéntica función. Pero esto que ocurría en el Tajo era común a la mayor parte de los ríos: el Tiétar, en el que los barqueros actuaban a la altura de Bazagona, etc. Hay que tener en cuenta que, aun existiendo conocimientos técnicos, hacía falta un dinero para llevar a la práctica realizaciones. Pero ya dijimos anteriormente que capital había, aunque éste fuese extranjero, y lo único que hacía falta era un estímulo que animase a los inversores. Y lo que se daba con capital se daba también con el problema técnico, ya que éste es un asunto que podría importarse y de hecho así ocurría cuando el Gobierno, con la Ley de 3 de Junio de 1855, concediese la franquicia de aduanas a los materiales extranjeros. Pero ni siquiera con esta exención de aranceles para la importación se construía en Cáceres, aunque eso sí, cuando aquí se inicien las construcciones ferroviarias todo el asunto de ingeniería técnica será resuelto por casas extranjeras, como lo sería el puente del Tajo, construido por la Eiffel. No podemos señalar el atraso técnico como la única causa para la demora ferroviaria en esta provincia en relación con España, puesto que una vez conseguida la exención arancelaria de materiales, en otros puntos del país se construía y aquí no.

La inactividad estatal y su política son, en opinión de Tortella,

los principales obstáculos que pone para el desarrollo del ferrocarril en la primera mitad del siglo XIX. Hacia 1830 existía una actitud hostil a todo lo que significase innovación. Durante toda esta década dominará la guerra carlista y las desamortizaciones. Este último punto tendrá repercusiones negativas, ya que los ahorros se irán encaminados a la compra de tierra en lugar de a la compra de acciones ferroviarias. Es un hecho fácilmente confirmable en la provincia de Cáceres. Tras 1840 se da un estímulo gubernamental a las construcciones férreas. En este sentido, en 1844, se promulgó un Decreto sobre el régimen de concesiones que, al tener errores de fondo, permitían la especulación y la corrupción, como de hecho ocurriría, lo que señala a las claras que el estímulo del Gobierno adolecía de algo o iba mal encaminado en ese momento. Es en la década de 1850 cuando el ferrocarril toma un fuerte impulso que durará hasta 1865, ya que los políticos están convencidos que las realizaciones férreas atraerán indispensablemente la industria. Es cierto que la mayor parte de las líneas que pueden considerarse de importancia fueron hechas durante este tiempo, sin que ninguna hubiera sido en territorio cacereño. Las leyes emitidas en relación con el ferrocarril tenían la misma validez para todas las provincias de España y las subvenciones del Estado, cuando las había, no variaban ostensiblemente de unos trazados a otros. Por otra parte, algunas leyes especiales habían concedido diversas líneas a la provincia de Cáceres. Sin embargo, como puede comprobarse, en otros lugares se construía y aquí no se hacía ni un solo metro de carril. Si bien al Gobierno puede culparse en el caso general de España, no puede esgrimirse la misma razón para analizar el retraso de las construcciones ferroviarias en Cáceres, más tardías que en el resto de la Península, por cuanto la actividad de aquél había cambiado a partir de mediados de siglo. Es por tanto necesario buscar otras causas que expliquen la demora o el freno que impidió las realizaciones férreas en Cáceres hasta 1878.

Las razones expuestas hasta aquí, importantes para analizar el retraso del ferrocarril español a escala general, en el caso de Cáceres tienen solamente un valor relativo, e incluso perderían este valor siendo tratadas por separado. Por otra parte es incuestionable que sólo alguna razón de otro tipo tendrá la fuerza sufi-

ciente para potenciar la demora que hemos señalado para el ferrocarril de Cáceres. Los anteriores puntos, aunque algo tarde, fueron solucionados a nivel español, que es también a nivel cacereño, sin que en este último caso se apreciasen las rápidas consecuencias. Es muy posible que las causas internas de la provincia de Cáceres, sobre todo económicas y sociales, fuesen las verdaderas culpables del retraso, sin olvidar tampoco, no los obstáculos geográficos como tales, sino la situación geográfica respecto de Madrid. Esta distancia respecto de la capital, en lo que se refiere a las construcciones de líneas radiales, será algo que influirá a la hora de las inversiones en un trazado tan largo y con perspectivas de no muy buenos rendimientos.

No será la disyuntiva entre una inversión en ferrocarril o en una inversión en industria lo que en Cáceres va a plantearse, ya que en este caso faltan ambas cosas. Resultaría poco lógico e incluso ridículo hablar de una industrialización en la provincia de Cáceres, ya que es algo que ni actualmente se ha conseguido. Madoz, por ejemplo, al referirse a la industria provincial señaló varias de éstas en casi todos los pueblos. Lo mismo ocurre con otros autores que se fijan en la economía de Cáceres en el siglo XIX. No puede dársele el significado que hoy entendemos por industria, ya que éstas se refieren a telares manuales, molinos harineros, de aceite y de chocolate, fábricas de porcelana, etcétera. Prácticamente a excepción de Hervás, que destacaba en la producción textil a regular escala y en la que empleaba un número considerable de mano de obra, el resto de la industria es de tipo artesanal y ella se explotaba en régimen familiar o en régimen comunal por los vecinos de un determinado ayuntamiento. Naturalmente, la dedicación industrial no daba para subsistir, siendo necesario combinarla con los trabajos del campo. Por otra parte, los trabajos industriales de tipo artesanal, que es el más general, sólo es posible realizarlos en tiempos muy concretos: el trigo se muele tras la cosecha únicamente y los telares sólo funcionan cuando el tiempo de invierno es tan riguroso que no permite otras ocupaciones. Esta era la situación, que aún no ha variado en bastantes núcleos de la provincia, de los que muchos, en razón de un comercio más desarrollado y no de una nueva industrialización de los mismos, han perdido su producción artesanal. Todo esto

nos conduce a pensar en la poca cantidad de inversión hacia las industrias señaladas, que la mayoría de las veces eran construidas con elementos elaborados en los mismos núcleos o en otros situados en un radio de acción corto. Por lo dicho anteriormente no se puede pensar en la competencia a nivel provincial (Nadal piensa que tampoco a nivel nacional) entre la inversión en ferrocarriles y la inversión en industria.

Hemos señalado el caso de Hervás como excepcional en la provincia de Cáceres por su industrialización. A mediados del siglo XIX esta villa contaba con diversas industrias menores y con cinco fábricas instaladas sobre el Ambroz, cuyas aguas daban movimiento a catorce máquinas de cardar y de hilar, siete perchas, tres pisas, cuatro tintes, cinco tendidoras y cinco batanes. Dichas fábricas elaboraban paños finos y todo tipo de bayetas.

Un pueblo que poseyó una floreciente industria textil fue Torrejoncillo. Su producción de paños pardos hacía posible una comercialización a escala regional. En las operaciones textiles se empleaba casi todo el vecindario, que se componía de más de 6.500 habitantes. La industria torrejoncillana quedó estancada al no invertirse en ella un capital que hiciese posible la adopción de nuevas técnicas que hubiesen mecanizado sus talleres artesanales y abaratado los precios, como ocurrió en el caso de Hervás. Torrejoncillo no pudo aguantar la competencia de las máquinas establecidas en Béjar, Hervás y Coria, por lo que su industria de paños cayó en una crisis de la que no pudo recuperarse. Esto ocurría hacia 1850. En vista de su situación, Torrejoncillo hubo de cambiar su producción de artículos textiles por una producción de artículos de piel, especialmente de calzados, pero sus nuevos talleres volvían a ser artesanales. El pueblo no había aprendido la lección de su anterior fracaso, por lo que otras competencias en este sentido hundieron definitivamente al que debiera haber sido un pueblo industrial de Cáceres.

El tercer núcleo a analizar es Coria. Hacia 1870 contaba esta ciudad con unos 2.500 habitantes. Su industria se reducía en el primer tercio del siglo XIX a varios telares de lienzo, un molino de chocolate y varios harineros. Pero a mitad del mismo siglo existía ya una fábrica de hilar y cardar lana con cinco surtidos y tornos, y se construía otra con maquinaria moderna. A la industria

textil siguieron otras industrias que hicieron a Coria el núcleo más importante de aquella comarca, desbancando a Torrejoncillo, aunque para ello, aparte de la industria, influiría también la garn riqueza agrícola de su vega.

Hemos analizado tres pueblos. Uno de ellos, Torrejoncillo, que sin ser el prototipo exacto de los pueblos de Cáceres, pues su producción es superior a la de la gran mayoría, su comportamiento referente a la inversión es idéntica a la de aquéllos. Los ahorros se invertían en la tierra y nada en la industria. La no adaptación a la cada vez mayor demanda hizo que este centro industrial muriese, muerte que le adelantaron otros focos industriales.

Hervás y Coria, sobre todo el primero, son claras excepciones de la realidad cacereña del siglo XIX. Su industria textil, que trajo consigo una mayor producción y abaratamiento de artículos, apagó los resabios que aún quedaban en los talleres artesanales. Tampoco hay que exagerar el tipo de inversión industrial que estos pueblos realizaron, pues ni éstos fueron tan grande y, cuando se hicieron, fue a título individual de algunos señores con perspectivas de futuro mayores que el resto de la población. El hecho es que Hervás gozó de fuerte fama industrial hasta que, a su vez, la competencia con Béjar hizo que perdiese la situación de que había disfrutado. Es cierto que las nuevas comunicaciones con Béjar entre las que destaca la comunicación férrea, produjeron una invasión de tejidos bejaranos en los mercados de Cáceres, que contribuyeron a hundir en parte considerable la industria de Hervás.

Con lo señalado anteriormente queremos dejar claras dos cosas. La primera es que no existió una disyuntiva entre la inversión en ferrocarriles e inversión industrial, ya que ninguna de las dos realizaciones iba a canalizar el dinero de los cacereños. La segunda es que si la disyuntiva existió, ésta debió darse entre una inversión industrial y una inversión en el campo. Una visión psicológica de los hombres cacereños nos hace ver su inclinación a resolver las necesidades más inmediatas, y cuando invierte siempre suele hacerlo a título individual y con la seguridad de un beneficio a corto plazo. El ahorro de los cacereños tenía por fuente la agricultura, y las inversiones iban encaminadas hacia este mismo campo con el ánimo de mejorar la producción del suelo y

la adquisición de nuevas tierras mediante compras. La desamortización sacó al mercado extensas tierras que llamarían poderosamente la atención de los campesinos y a su compra se encaminó el dinero de éstos. No obstante, lejos de lo que se podía sospechar, la situación siguió siendo la misma en el agro cacereño, puesto que no fueron tantos los que compraron ni los terrenos eran fértiles. En realidad era poco el dinero puesto en circulación en esta provincia, con un subdesarrollo superior a la mayor parte de España. La aguda pobreza de sus gentes y las constantes necesidades de la mayoría era la tónica general. No obstante, como ya hemos señalado, no faltaban personas más acomodadas que el resto de sus vecinos y con posibilidades de un ahorro doméstico. Este pequeño ahorro será el que se invierta en la tierra desamortizada, en la hacienda pública e, incluso, se deposite en Bancos. Nunca se hará una inversión en algo que pueda significar un riesgo y menos cuando la perspectiva de negocios se vea a largo plazo, y por supuesto la inversión en ferrocarriles llevaba un riesgo muy claro. A pesar de esto se veía que una pequeña parte del ahorro era empleado en asuntos comerciales, que no es necesario exagerar, ya que la situación económica era de autoabastecimiento. La dispersión de mercados, tanto en el espacio como en el tiempo, imposibilitaban una articulación de los mismos.

La crisis de ferrocarriles que tuvo lugar en España entre 1865-1875 hay que atribuirla a un grupo de causas en las que normalmente coinciden los distintos autores. Esa esperanza que en la construcción ferroviaria pusieron los inversores no se vio correspondida, ya que, al explotarse las líneas, ocurrió que en vez de cobrarse dividendos los ingresos eran insuficientes hasta para cubrir los gastos. La construcción ferroviaria se había adelantado a la demanda, y esta falta de demanda estaba ocasionada por la escasez de población y por el atraso económico en que esta población vivía. Era obvio que la raquítica industria existente había privado al ferrocarril del principal sostén que le hubiera podido salvar de la crisis. Pero junto con la falta de industria influyeron otras razones: el subdesarrollo de la agricultura, la no existencia de suficientes centros grandes de población, la falta de medios para viajar, etc. El no fijarse en esto al planear las líneas férreas iba a constituir un error que se pagaría muy caro en todo el país.

Dijimos anteriormente que en Cáceres, a pesar de existir proyectos, no se había comenzado la construcción ferroviaria hasta 1878. Ya hemos señalado como principal causa de este retraso cacereño no a la falta de capital en sí, sino a la problemática rentabilidad de una inversión en los trazados cacereños. Así es que durante los dos primeros períodos que señala V. Vives, el de comienzo y el de crisis, en esta provincia no había más que palabras sobre el tema ferroviario, sin que estas palabras tuvieran mucha posibilidad de convertirse en hechos. Si entre 1845 y 1865 se hubieran llevado a cabo alguna de las líneas que se proyectaron para Cáceres, lógicamente las compañías explotadoras hubieran tenido que soportar una crisis más aguda que las de otras compañías de distintas regiones, ya que la situación económica de Cáceres era una de las peores. Solamente el Estado hubiera emprendido la realización de un trazado en esta provincia por este tiempo, pues ninguna sociedad estaba dispuesta a perder sus inversiones en una obra de este tipo sobre el suelo cacereño, pero el Estado no disponía de los medios económicos para esta construcción y ni siquiera para ofrecer una subvención que pudiera considerarse alentadora. Se habían hecho líneas con grandes posibilidades de éxito económico, sin que después sucediera así. ¿Cómo iban a emprenderse construcciones en una provincia en la que no existían las mínimas bases para asegurar una probable rentabilidad? No hay razón más clara para explicar el atraso ferroviario que la negativa de los inversores a llevar su capital, puesto que capital había, aunque fuese extranjero, a un trazado en el que se veían todas las condiciones para perderlo. Son, por tanto, las causas internas de la provincia los principales obstáculos de esta demora. Desde temprano se hicieron estudios y proyectos, casi siempre con un optimismo exagerado, que para bien de muchos no llegaron a realizarse.

Ahora bien; sabemos que la mayor parte de los proyectos estaban encaminados a llevar el ferrocarril hasta la frontera portuguesa. Esto, así mirado, hubiera contribuido a disminuir el aislamiento y a aumentar las relaciones comerciales con la salida de los productos de una manera más fácil. No hay que exagerar este punto, como ya hicieron algunos autores de la época, porque las transacciones mercantiles apenas si existían, ni el excedente de

sus productos, especialmente agropecuarios, era tan fuerte que no encontrase compradores en los mercados locales o comarcales. Se entiende que este mercado era comarcal, reducido a las ferias periódicas de algunos pueblos, y local, sin que existieran por ello posibilidades de que el ferrocarril ocasionara una relación mercantil interprovincial o con Portugal. Y esto por varias razones: la homogeneidad de producción de las distintas provincias por las que transcurriría esta línea, los fuertes aranceles en la frontera portuguesa por aquellos años hacía poco rentable la exportación, y la escasez de producción, que no hacía posible un comercio a mayor escala.

El atraso de la agricultura en Cáceres era algo sintomático; las técnicas de trabajo, los útiles, los abonos, etc., se mantenían en un estado medieval que hacía imposible una mayor producción a no ser con la extensión de cultivo por medio de roturaciones. Pareja con la agricultura estaba la ganadería, que era extensiva y con un rendimiento más bajo de lo normal. La escasa productividad de una y de otra, junto con la poca industria, explican el nulo comercio y la dispersión de la población en núcleos pequeños capaces de atender las áreas de producción agrícola. Las entidades de población importantes eran escasas, como reflejamos en el apartado primero, y aun éstas se desarrollaban en un ambiente típicamente rural. Si no había industria suficiente ni excedente de producción agrícola no había posibilidad de oferta en los mercados exteriores, y al no haber población importante dedicada a otros menesteres que los agropecuarios suponía una falta de demanda de los propios naturales. Al no haber ni oferta ni demanda no existía un comercio, quedando nula la posibilidad de un tráfico mercantil. Esta misma falta de comercio repercutía también en la ausencia de un tráfico de viajeros, que, por otra parte, no dispondrían de los medios económicos ni de los hábitos necesarios para moverse. Hubiéramos tenido un servicio ferroviario con escasa utilización, lo que hubiera ocasionado un encarecimiento de toda clase de transporte, lo que repercutiría indudablemente en un menor uso de este medio.

Todo lo dicho tuvo gran importancia a la hora de sopesar gastos y beneficios de cualquiera de las líneas cacereñas, y ello retrajo a las sociedades inversoras, que hicieron lo que únicamente

convenía en aquellos momentos: olvidar los proyectos de Cáceres.

La crisis ferroviaria en España iba a tener un peso considerable, lo que llevaría consigo un mayor estudio de cada uno de los proyectos. No estaba el negocio en construir, sino en hacer líneas con perspectivas de rentabilidad segura. Por lo tanto no había que adelantarse a la demanda, como en muchos casos había sucedido anteriormente, sino que habría que esperar a que fuese esta misma demanda la que exigiese el ferrocarril.

Con este mayor sentido de realismo se iba a construir la primera línea sobre la provincia de Cáceres. No sería la demanda industrial, puesto que industrias apenas había, sino la demanda de un producto mineral, el fosfato, la que iba a exigir la realización de un ferrocarril para su exportación, que se consideraba prometedora y rentable. Esto ocurría en 1878, coincidiendo ya con el tercero de los períodos que en un principio habíamos señalado.

JOSE MARIA DOMINGUEZ MORENO, AMELIA ZAPATA ARROYO, NIEVES MORETA PEREZ Y JULIO CASTAÑO POMBO.

BIBLIOGRAFIA PARA EL TEMA FERROVIARIO

BARRANTES MORENO, V.: "Aparato bibliográfico para la Historia de Extremadura". Madrid, 1877.

BAUSA, Santiago: "Memoria y estudio facultativo del Ferrocarril del Guadiana, hecho en cumplimiento al Real Decreto del 17 de Agosto de 1854". Sin pie de imprenta.

— "Breve reseña de las líneas férreas de Malpartida de Plasencia a Cáceres y de Cáceres a la Frontera Portuguesa". Madrid, 1881.

CALZADO PEDRILLA, Felipe: "Opinión formada en el asunto de los ferrocarriles de la provincia de Cáceres". Imprenta del *Eco de Extremadura*. Cáceres, 1868.

— "Camino de Hierro del Centro de España, de Madrid a Badajoz por Toledo, Talavera, Trujillo y Mérida. Capital en 200.000.000 en 100.000 acciones a 2.000 reales cada una". Imprenta D. G. Hoyuelo. Badajoz, 1846.

CLAVIJO, Angel: "Memoria sobre el estado de las obras del ferrocarril del Tajo en fin del mes de Octubre (1873)". Sin pie de imprenta.

CASARES ALONSO, Aníbal: "Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX". Estudios del Instituto Iberoamericano del Desarrollo Económico. Madrid, 1973.

CLAVIJO, Angel: "Reseña del estado de las obras del ferrocarril del Tajo en fin de Junio de 1875". Sin pie de imprenta.

COMPAÑIA DE FERROCARRIL DEL TAJO: "Memoria del Consejo de Administración, leída y aprobada en la Junta General de accionistas celebrada el 6 de Julio de 1876". Imprenta de Santos Larxé. Madrid, 1876.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DEL TAJO: "Memoria del Consejo de Administración leída y aprobada en la Junta General de accionistas, celebrada el 9 de Julio de 1877". Imprenta de Santos Larxé. Madrid, 1877.

DAZA MALATO, Juan: "El ferrocarril Hispano-Lusitano y la provincia de Cáceres". Imprenta de la V. de Burgos e Hijos. Caceres, 1856.

DIPUTACION PROVINCIAL DE CACERES: "Dictamen sobre la

construcción de una línea férrea en esta provincia, y acuerdo que en su visita ha tomado la expresada Corporación". Imprenta de Nicolás María Jiménez. Cáceres, 1867.

GODINEZ DE PAZ, Carlos: "Consideraciones sobre los proyectos de ferrocarriles de la provincia de Cáceres, dirigidas a los Ayuntamientos constitucionales de la misma". Imprenta de Nicolás María Jiménez. Cáceres, 1861.

GONZALEZ HERNANDEZ, Juan: "El ferrocarril Extremeño-Castellano y la provincia de Cáceres". Imprenta de la Viuda de Ramos. Plasencia, 1861.

GONZALEZ HERNANDEZ, Juan: "Las sociedades de crédito y los ferrocarriles extremeños". Plasencia, 1864.

LIBERAL Y CABRERA, Francisco: "Breve reseña sobre los ferrocarriles proyectados en las provincias de Extremadura". Cáceres, 1861.

LIBERAL Y CABRERA, Francisco: "Memoria sobre los proyectos de ferrocarril de las provincias de Extremadura". Cáceres, 1864.

LORENZANA Y MOLINA, Manuel: "Informe presentado a la excelentísima Diputación provincial". Cáceres, 1869.

MADOZ, Pascual: "Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar". Dieciséis volúmenes, Madrid, 1848-50.

MONTESINOS, Cipriano Segundo: "Carta al excelentísimo señor Ministro de Fomento acerca del mejor trazado del ferrocarril directo de Madrid a Lisboa, entre Malpartida de Plasencia y Abrantes". Sin pie de imprenta.

NADAL OLLER, Jordi: "La población española (siglos XVI al XX)". Barcelona, 1966.

NADAL OLLER, Jordi: "El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913". Barcelona.

NUÑEZ DE PRADO, Joaquín: "Memoria y estudio facultativo de una línea de ferrocarril desde Madrid al Guadiana, hecho en cumplimiento del Real Decreto del 28 de Enero de 1852". Madrid, 1853.

PAGE, Eusebio: "Memoria del trabajo de unificación de los proyectos de ferrocarriles de Salamanca a Béjar y de Béjar a Galisteo". Madrid, 1878.

TORTELLA CASARES, Gabriel: "Los orígenes del capitalismo en España". Madrid, 1975.

VICENS VIVES, Jaime: "Manual de la Histórica Económica de España". Barcelona, 1957.

V. D. M.: "Observaciones acerca de los ferrocarriles proyectados en la provincia de Cáceres y en particular de la línea de Norte a Sur". Plasencia, ¿1863?

WAIS SAN MARTIN, Francisco: "Historia general de los Ferrocarriles Españoles, 1830-1814". Madrid, 1974.

WISSCOQ, M. R.: "Memoria y estudio facultativo del ferrocarril extremeño-lusitano". 1853.