

OBSERVACIONES

QUE A LOS PUEBLOS DE LAS PROVINCIAS

DE

TOLEDO Y CACERES

dirijen los señores

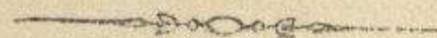
D. ANGEL DE LAS POZAS, HIJO Y C.^A
DE MADRID

SOBRE LA NECESIDAD DE QUE COOPEREN Á LA CONSTRUCCION DE LA VIA FÉRREA

DE

MADRID A MALPARTIDA

con el 80 por 100 de sus bienes de propios hasta hoy vendidos.



MADRID

IMPRESA DEL NORTE Á CARGO DE C. MORO,
CALLE DE DON MARTIN.

1869.

La Empresa constructora del ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia tuvo ocasion de estudiar en su dia el luminoso informe , que sobre la conveniencia del mismo y sobre la necesidad de que los pueblos cooperen á su construccion, emitió la comision nombrada por la Diputacion provincial de Cáceres en 1867, cuando fué consultado su parecer con motivo de la proposicion que habian presentado los señores Tamarit de Plaza y Aubry; y hoy que llena de fé en el porvenir de esa importantísima via, calificada con razon por el ingeniero del gobierno que hizo los cálculos de su rendimiento y tráfico probable, *como una de las de primer órden de nuestro país*, se dispone á impulsar las obras para llevar á cabo la ejecucion de un pensamiento tan realizable, tan útil y tan fecundo, justo es que se dirija á los pueblos de las provincias de Toledo y de Cáceres, cuya cooperacion cree no solo natural, sino imprescindible é impuesta por la ley de la necesidad y por

la misma naturaleza de las cosas, para insistir por su parte en aquellas ideas, brindar á esos pueblos con la honra y la gloria imperecederas que han de acompañar en la posteridad á los nombres de los que sean el alma de una mejora tan importante para ambas provincias, demostrarles la facilidad de medios con que pueden concurrir á ella, y patentizar ante sus ojos los beneficios que han de resultarles, cualquiera que sea el punto de vista en que se coloquen, ora se fijen en la consideracion de sus intereses morales, ora en la del engrandecimiento futuro de su agricultura, de su ganadería, de su industria y de su comercio, amenazados hoy de una ruina inevitable, ora finalmente se detengan impresionados por el interés del momento y por la necesidad de realizar y de dar el mejor empleo posible á un capital que, fruto de la venta de los bienes de propios, no ha respondido hasta ahora ni es fácil que responda á las esperanzas que con ella se hizo concebir á los pueblos.

La Empresa constructora no se propone encarecer aquí una vez mas los inmensos beneficios que á la humanidad y á la civilizacion reportan los caminos de hierro; ni hará un paralelo entre el desarrollo que han adquirido en España y en los demás países de Europa y de América; ni descenderá á establecer una comparacion entre nuestras provincias, tan afortunadas unas, tan poco favorecidas las otras; ni procurará exponer las causas de esta funesta desigualdad; ni ponderará, por último, la necesidad de establecer el justo equilibrio, facilitando el acceso del viajero á todos los puntos de la Península, yendo á buscar la produccion allí donde se encuentre y acercando los productos á los puntos de consumo donde quiera que se hallen; por que todas estas ideas, repetidas hasta la saciedad, son hoy

ideas triviales, y no hay persona alguna en el mundo que ignore el inmenso valor del tiempo y lo que influye en la riqueza, en el estado social, en el bienestar y hasta en el desarrollo intelectual y en la moralidad de los pueblos esa maravillosa facultad de salvar las distancias casi con la velocidad del pensamiento, y de aproximar unos á otros, países, naciones y razas antes remotas, que es la conquista mas sorprendente de los tiempos modernos. Y por otra parte, ¿hay quien ignore en España que muchas de nuestras provincias continúan todavía rezagadas, bajo ese punto de vista, y que, al paso que se ha dotado á las del Norte, á las de Levante y á algunas del Mediodia, de extensas líneas de caminos de hierro, otras muchas y entre ellas las de Galicia, Zamora, Salamanca, las riquísimas y fértiles de Extremadura y algunas de Andalucía, ó han permanecido hasta ahora, ó continúan aun estacionarias, con gravísimo daño de sus intereses morales y materiales que tan ligados están con los intereses generales del país?

A establecer el justo equilibrio, á colmar esa inmotivada, esa irritante desigualdad, se dirigen hoy los esfuerzos de los pueblos y de los particulares y los importantes trabajos preliminares practicados hasta ahora para construir en el Oeste de España una estensa red de caminos de hierro que enlace con las líneas del Mediodia y del Norte. De esta manera esas importantes provincias quedarán otra vez en contacto con el resto de la Península, restablecerán su influencia en los mercados, adquiriéndola tambien en los del extranjero, y, atajando los síntomas funestos de la decadencia que se les viene encima, quedarán en sus condiciones naturales para sostener como antes en buena ley y con ventaja, la concurrencia con las otras provincias de España.

Es sin duda alguna la principal de esas líneas del Oeste la directa que desde Madrid ha de conducir á Lisboa por Malpartida de Plasencia, ora descienda desde este punto á Alconetar para pasar á Cáceres y para ir despues á Mérida á buscar la línea de Badajoz á Lisboa; ora, como otros pretenden, deba prolongarse otros 72 kilómetros desde Malpartida para entrar en Portugal, pasando por Coria, yendo á Monfortinho y desde allí á Abrantes á unirse con el camino de hierro de Lisboa á Badajoz, en cuyo caso la línea de Cáceres y Mérida vendria á formar parte de la línea transversal que, cortando la de Madrid á Lisboa y atravesando de Norte á Sur toda la provincia de Badajoz, iria á reunirse con las importantísimas de Sevilla, Cádiz y Córdoba, haciéndolas desde aquel momento sus tributarias.

Sobre la línea directa de Portugal fueron oidas una comision de ingenieros, la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, la Junta de estadística y la Diputacion provincial de Cáceres, que propusieron diferentes trazados segun su distinto modo de ver en el asunto; pero habiendo, como hay ya, una concesion que es la parte de Madrid á Malpartida de Plasencia, y estando comenzados en ella los trabajos, en que se han invertido próximamente 2 millones de reales con un depósito de 6.000,000, lo que importa no es entrar hoy en la comparacion de las ventajas é inconvenientes que ofrecerian todos esos trazados, sino partir de lo existente é insistir una y mil veces, ponderando el interés que tienen las importantes provincias de Toledo y de Cáceres en la ejecucion de esa parte de la línea, ora haya de continuar despues descendiendo á Mérida para encontrar la línea de Badajoz á Lisboa; ora penetre en el vecino reino de Portugal por Monfortin-

ho, lo cual para la empresa constructora es de todo punto indiferente.

Permítasela no obstante y para no dejar de exponer nada en este grave asunto, recordar algunos datos importantísimos á las muy dignas corporaciones municipales á quienes se dirige, diciéndolas que, al paso que la línea que de Madrid va á Lisboa por la cuenca del Guadiana se extiende en un trayecto de 880 kilómetros, la de Madrid á Malpartida, Alconetar, Cáceres y Mérida, á empalmar con la de Badajoz tendrá solo 743; así como tendrían 657 la de Madrid por Talavera, Navalmoral, Trujillo y Cáceres hasta Lisboa; 652 la de Madrid á Alconetar, Cáceres Assumar á Lisboa, que proponía la Junta consultiva; 650 la de Madrid á Talavera, Navalmoral, Cáceres, Assumar á Lisboa que propuso la Comisión de ingenieros; y solo 594 kilómetros la directa que uniese á esa córte con Madrid por Malpartida, Coria, Monfortinho, continuando por el Sur de Idanha Nova y Castello Branco, á cruzar las Portas de Rodao para pasar el Tajo por Abrantes y venir á empalmar con el ferro-carril de Badajoz á Lisboa, sin grandes dificultades que vencer en el trayecto tanto de la parte española, como de la portuguesa.

La Diputación provincial de Cáceres en el informe emitido por la comisión que nombró al efecto en 1867 y que ella hizo suyo, reconoció que, siendo 137 kilómetros mas corta que la de Madrid por Ciudad-Real y Badajoz á Lisboa la línea que une las dos capitales por Malpartida bajando á Mérida, se obtendría en los noventa y nueve años de la concesión una economía de 910.404,000 rs vn., por razón del movimiento de viajeros y del transporte de mercancías; y esto supuesto, si se tiene presente que el último trazado ó sea el que desde Malpartida va á buscar á Mon-

fortinho es no solo 137 kilómetros, sino 286 mas corto que el de la cuenca del Guadiana, tendremos que, de adoptarse, la economía en el mismo espacio de tiempo y por las mismas razones ascenderia á la enorme suma de mas de 1,900.000,000 de reales.

Pero repite la Empresa constructora que le es de todo punto indiferente que la línea desde Malpartida marche directamente á Portugal, ó se desvíe al Mediodia con direccion á Mérida para penetrar despues en el reino vecino; porque sobre lo que la importa insistir, sobre lo que debe llamar la atencion de los pueblos de las provincias de Toledo y de Cáceres es sobre lo que verdaderamente debe preocuparlos y servirlos de estímulo para que presten su apoyo y su cooperacion á la construccion de la importantísima via de Madrid á Malpartida de Plasencia aceptada por los que sostienen la conveniencia de uno ú otro trazado; esto es, aparte de otras consideraciones de índole mas levantada, aunque un tanto mas abstractas, sobre la consideracion de los rendimientos y del tráfico probable de esa via, que, partiendo de datos oficiales concretos y precisos, calculó el ingeniero del Gobierno y espuso en la memoria que fué aprobada por Real orden de 3 de Abril de 1865.

No seguirá la Empresa constructora á este celoso funcionario en la exposicion que hizo de los datos que habia tenido á la vista para establecer las premisas indispensables en lo relativo al movimiento de viajeros y del tráfico de mercancías y ganados en la línea de Madrid á Malpartida, pues bastará esponerlos en resúmen para que cualquiera se penetre de su importancia.

Suponiendo que el número de los que viajan en coche de 1.^a clase sea el 10 por 100, ó lo que es lo mismo cinco

mil personas al año; el 20 por 100 ó 10,000 personas los de segunda; y el 50 por 100 ó 35,000 los de tercera; que los primeros paguen 35 rs. y 10 céntimos; 26 los segundos; y los últimos 18 rs. con 20 céntimos, tendremos un total de 50,000 viajeros al año, que por recorrer una línea de 130 kilómetros habrán pagado á la Empresa 1.072,500 reales vellon.

Pero, como es cosa averiguada y fuera de duda que el movimiento es seis veces mayor que el ordinario cuando se establece un camino de hierro, y los 50,000 viajeros se han calculado por el movimiento actual de coches y arriería, tendremos que el número de viajeros se elevará á 300,000 y que lo que pagarán á la Empresa á los tipos y segun las proporciones arriba dichas, serán 6.435,000 reales vellon.

Respecto de las *mercancías*, en las que no se han tenido en cuenta las maderas para la construccion naval, de roble y pino que prodigiosamente abundan en los montes de las provincias de Toledo y de Cáceres y en los puntos que atraviesa la línea, así como tampoco las cales hidráulicas, mármoles y corchos que hoy no se esplotan por falta de medios de comunicacion, resulta, segun los cálculos hechos, un movimiento anual de 8.409,773 arrobas, cuyo número reducido á solo 8.000,000 ó sean 100,000 toneladas se clasifica ó descompone de esta manera: el 20 por 100 ó sean 20,000 toneladas á 0, rs. 90 céntimos; el 30 por 100 ó 30,000 toneladas á 0 rs. 75 céntimos, y las toneladas restantes que son 50,000 á 0 rs. 50 céntimos, siendo por consiguiente el producto anual de todas ellas 9.195,000 reales vellon.

Los *ganados* que anualmente salen de las provincias de Toledo y de Cáceres con destino al consumo de Madrid,

de Aragon, Valencia y Cataluña, sin incluir por consiguiente en ellos la cabaña trashumante de Estremadura que hace anualmente dos viajes, son segun los registros de las ferias que se celebran en aquellas provincias, las anotaciones de los portazgos y las diferentes estadísticas de consumos, 15,000 bueyes ó vacas; 90,000 cerdos y terneras y 160,000 carneros viejos y cabras. Suponiendo que las 15,000 vacas y bueyes paguen en el trayecto de 130 kilómetros 52 rs. cada una; los 90,000 cerdos y terneras 19 rs. y 50 céntimos y los 160,000 carneros y cabras 13 rs., tendremos un producto anual de 4.615,000 reales vellon.

Por último el producto de los pescados y encargos de todas clases se supone que ascienda á 1.500,000 rs.

RESUMEN GENERAL.

Producirán pues los VIAJEROS. . . .	6.435,000 rs. vn.
las MERCANCIAS.. .	9.195,000
LOS GANADOS. . . .	4.615,000
LOS ENCARGOS.. . .	1.500,000
	<hr/>
Total producto. . .	21.745.000 rs. vn.

En el interesantísimo trabajo á que alude en este momento la Empresa constructora, despues de calcular su autor el producto bruto de la línea de Madrid á Malpartida, hace el siguiente cálculo de las cifras á que ascenderán los gastos de administracion, conservacion, reparacion y demas que son naturales, para deducir el producto neto.

Héle aquí:

DESIGNACION DE GASTOS.

	<u>REALES VELLON</u>
Generales.	{ Direccion y administracion. 600.000
	{ Personal de estaciones y telegrafos. 800.000
	{ Vigilancia de la via. 450.000
De construccion..	{ Conservacion de la via. 600.000
	{ Explanacion y obras. 650.000
	{ Reparacion de la via. 1.400.000
De traccion.	{ Combustible. 1.350.000
	{ Personal de traccion. 600.000
	{ Conservacion y reparacion de máquinas. 1.400.000
	{ Limpieza, engrasado y gastos diversos. 550.000
De transporte.. . . .	{ Personal del movimiento.. . . . 260.000
	{ Conservacion y reparacion de carruajes. 300.000
	{ Limpieza, alumbrado, engrasado y demás gastos. 140.000
	Total de gastos. 8.880.000
	Id. de productos. 21.745.000
	Producto líquido. 12.865.000

Siendo el capital que ha de emplearse en la construccion de la línea de Madrid á Malpartida 170.000,000 de reales próximamente, continúa el Ingeniero¹, resulta un interés anual de 7 por 100, sobrando una fraccion de 965.000 rs., que para evitar errores pueden aplicarse á los gastos de conservacion y explotacion, puesto que el interés de 7 por 100 ofrece aliciente bastante para llamar capital á la Empresa.

Hé aquí, pues, el resultado de los cálculos hechos por el Ingeniero y aprobados, como se dijo arriba, por Real órden de 3 de Abril de 1865.

¹ Este dato está equivocado: el capital presupuestado para la construccion de la via y para la administracion es de 182.000,000, y resulta en efecto un interés de 7 por 100, con un sobrante, no de 965,000 rs., sino de 125,000.

Despues de esta exposicion y de datos tan preciosos y elocuentes, como lo son siempre los que descansan en la inflexible lógica de los números, ¿qué podrá añadir la Empresa constructora que no sea ocioso, para persuadir á las Diputaciones y Ayuntamientos de las provincias de Toledo y de Cáceres de la conveniencia, más dirá, de la necesidad absoluta que hay de que, prohiendo como suyo el pensamiento, echen en la balanza todo el peso de su influencia y de sus recursos, para que llegue á ser pronto una verdad?

Tres cosas son las que para ello habria que examinar aquí: *Primera.* ¿Poseen los pueblos recursos suficientes para interesarse en la construccion de la línea de Madrid á Malpartida? *Segunda.* ¿Les conviene hacerlo? *Tercera.* En caso afirmativo, ¿cómo y de qué manera habrán de realizarlo?

Para resolver el primer punto basta fijar la consideracion en los curiosos datos que tuvo presentes la Diputacion provincial de Cáceres al aprobar en 1867 el excelente informe de la Comision por ella nombrada, á que tantas veces se ha aludido. «¿De dónde, empero, se preguntará» por algunos, han de sacar los pueblos esos abundantes recursos con que se quiere que auxiliien á las Empresas constructoras de nuestra via férrea? De lo que importa el 80 por 100 de los bienes que se les han vendido en virtud de la ley de 1.º de Mayo de 1855 y otras posteriores.» Esto decia la Comision que redactó el informe, y esto aprobó por unanimidad la Diputacion provincial.

El capital liquidado y reconocido á los pueblos de la provincia de Cáceres consiste en 56.625,800 rs. en metálico, consignados en la Caja de depósitos, y 13.247,600 en inscripciones del 3 por 100 consolidado, con más

2.264,495 rs. por intereses devengados, y que debió pagar la Caja, y 3.397,420 rs. por intereses de las inscripciones arriba dichas. Total de lo que corresponde á los pueblos de la provincia de Cáceres por todos estos conceptos, 175.533,315 rs. vn., de los que deben solo deducirse 20 ó 30 millones para las atenciones que en el informe se especifican.

Respecto de la provincia de Toledo no tiene la Empresa constructora datos tan precisos; pero por los que ha podido reunir y le ha suministrado la Direccion de bienes nacionales, el 80 por 100 de los propios vendidos hasta el dia á los pueblos próximos á la línea proyectada, ó sean los pueblos de la derecha del Tajo, no baja de 50 millones de reales.

Pues bien: si es sabido y poco menos que axiomático que, no solo en nuestro pais, sino en los paises extranjeros, no han podido ni pueden bastar los recursos de los particulares para subvenir á los inmensos gastos que ocasiona la construccion y conservacion de los caminos de hierro; si por esta razon el Estado tuvo que cargar con el peso, poco menos que insoportable, de las subvenciones, emitiendo sumas fabulosas de obligaciones cuyos intereses abruman á la Hacienda y la tienen como axfixiada hasta el punto de serla imposible desenvolverse y ocurrir á las demás atenciones que perentoriamente reclama el país; si, por lo mismo, no hay que pensar ya en subvenciones del Estado, que, dadas las tendencias descentralizadoras de la época actual, serian por otra parte un anacronismo cuando se ha devuelto su vida á la Provincia y al Municipio, que pueden realizar ya sin inconveniente, las mejoras que exige cada localidad ¿á quién sino á los pueblos que mas interés tienen en la construccion de las obras públicas han

de dirigirse las empresas en demanda de los auxilios que necesitan para traer con ellas la prosperidad y la ventura á su fertilísimo suelo?

Los pueblos no están hoy en una tutela humillante y saben además cuánto les importa promover las empresas de caminos, riegos, bancos agrícolas y tantas otras de que hasta ahora ha carecido España por una série de errores económicos y administrativos, que todos conocemos y deploramos; pero que no debemos continuar, porque en otro caso en vano seria conocerlos y vituperarlos. A los pueblos hay que recurrir, pues, para que de todas partes brote la sávia que ha de dar vigor y lozanía al cuerpo social.

Pero si los pueblos no carecen de los recursos suficientes para interesarse en la construcción de la línea de Madrid á Malpartida, *¿les conviene hacerlo?* Hé aquí la segunda pregunta que ántes ha formulado la Empresa constructora, y á la cual, más que ella, pueden contestar las provincias de Toledo y de Cáceres.

Ser ó no ser, esta es la cuestion, diremos con Hamlet, y esas ricas provincias serán ó no serán, esto es, conservarán ó no su importancia y su influencia como tales provincias, en esta gran agrupacion que se llama la Nación española, segun se dejen arrastrar por el movimiento de la época hácia el progreso á que tienden todas las sociedades humanas, ó prefieran vivir retraidas, aisladas é indiferentes á los grandes hechos sociales que verifica á cada paso en nuestros dias la facilidad de las comunicaciones y de la trasmision del pensamiento.

Cuando una sociedad marcha, fuerza es marchar con ella, porque los que se paran quedan al punto rezagados y dejan de pertenecerla. Ella sigue magestuosamente su carrera, fija la vista en el astro brillante del progreso hu-

mano, y no la vuelve atrás para contar el número de los débiles y de los pusilánimes á quienes con indiferente desdén dejó perdidos en medio de su camino.

Pues bien, si los caminos de hierro y el telégrafo eléctrico son la última expresion, la fórmula más completa y acabada del verdadero progreso; si son el vínculo de union entre las naciones más apartadas, que por su medio se trasmiten con la rapidez del pensamiento los inestimables tesoros de las ciencias y de las artes, sus usos, sus costumbres y sus hábitos, generalizándolos, despojándolos de su carácter de nacionalidad y desparramándolos por el mundo para preparar la entrada quizá, á una edad nueva, por medio de la unificacion de la humanidad y de la constitucion de la misma en una sola nacion, en una familia universal; si acercan unas provincias á otras, identifican sus intereses, ó cuando ménos los concilian, armonizan sus fuerzas y sus elementos ántes rivales, los traen al mismo fin, concluyen con las antipatías de localidad, y las funden en el crisol de la justicia y de la conveniencia mútuas, proscriben el exclusivismo, y aprovechan los elementos de prosperidad, de vida y de riqueza que se contienen en cada una de las partes, para que se desarrolle el todo, grande, magestuoso, imponente, lleno de lozanía, ostentando verdes é imperecederos los laureles del pasado, y llenos de renuevos para la historia del porvenir; si en cada provincia, en cada municipio, en cada pueblo concluyen con la apatía general de sus habitantes, con su indolencia y con su inercia, y los llevan y llevan sus productos al pueblo y á la provincia vecinos, y desde allí á otros remotos, y excitan sus hábitos de laboriosidad y su amor al trabajo, redoblando y centuplicando el premio de sus afanes, y crean en ellos nuevas necesidades y el deseo

de satisfacerlas, y hábitos de economía, y fomentando su prosperidad, fomentan tambien en ellos los sentimientos expansivos y sus relaciones, y los enseñan las dulzuras del trato y suavizan su carácter y sus costumbres, y los moralizan, haciéndolos benévolos y honrados, ¿habrá uno solo que, en tésis general, desconozca los beneficios inmensos que bajo el punto de vista de la civilizacion hacen los caminos de hierro á la nacion, á la provincia, al municipio, al pueblo, y aun á la misma aldea?

Prescindamos empero de consideraciones generales y vengamos á las particulares que sujere á la Empresa constructora el gravísimo asunto que la ocupa; ¿no sería hacer una grave ofensa á los ilustrados Ayuntamientos de las provincias de Toledo y Cáceres, el insistir con gran copia de datos en la demostracion del interés que tiene para ellos la construccion de la importantísima via de que se trata?

Bajo el punto de vista de su interés social basta considerar que esas provincias van á ponerse en contacto directo é inmediato con Madrid y Lisboa, es decir no solo con Europa, sino con América y Asia, puesto que á Lisboa y Madrid vienen á condensarse como en un foco todo el adelanto de las ideas, de las ciencias y de las artes del mundo entero.

Pero descendamos un poco y, bajando el diapason, fijémonos en los intereses agrícolas y comerciales de ambas provincias. Sus inmensas riquezas en cereales, en bosques seculares utilizables para toda clase de construccion, en ganadería, en preciados y riquísimos mármoles, en cales hidráulicas, en fosfatos tan apreciados hoy en Europa como abonos minerales, en metales, sin escluir los preciosos de la plata y el oro, abundantes en Toledo y en la divisoria

de España y Portugal son el mejor garante de que, si hay provincias en nuestro suelo que hayan debido ponerse en comunicacion, no solo con el resto de la Península sino con otros paises, estas provincias son, sin duda, las riquísimas de Toledo y Estremadura.

¡Con qué sentidas frases el informe que publicó la Diputacion provincial de Cáceres en 1867 pondera la decadencia á que han venido á parar el comercio de sus ganados de cerda, de sus cereales y de sus lanas, por los recargos con que, por razon del transporte, llegan á los puntos de consumo, comparados con los mismos productos suministrados por otras provincias!

La de Cáceres, que dominaba en absoluto el mercado de Madrid con sus cerdos gordos, y que con el auxilio de una via férrea hubiera podido estender los succulentos productos de su salazon y de sus embutidos á otros mercados, no solo de España sino del extranjero, como lo hacen Strasburgo y otras renombradas localidades de Francia, de Alemania y de Suiza, se ha visto suplantada por Alicante, Valencia y Aragon, que engordan hoy más ganado á pienso, que antes engordaba la provincia de Cáceres con el producto natural de sus dilatadas y magníficas dehesas. Y sin embargo, ha pasado siempre como un axioma que la cria de los ganados en grande escala, no es soportable sino en aquellas localidades en que abundan los prados naturales y sus productos, hasta el punto de que no haya faltado un agrónomo francés que, impresionado por la necesidad en que se ven la mayor parte de los agricultores de producir artificialmente y á gran precio el forraje para sus ganados, llegase á decir que el *ganado en Francia es un mal necesario*. De tal naturaleza y tan radical y tan profunda es la revolucion económica que producen los

caminos de hierro, que, alterando todas las condiciones preexistentes y rompiendo el antiguo equilibrio, crean ventajas allí donde la naturaleza habia puesto inconvenientes, y los sobrepujan, y hacen de los antes favorecidos, hoy lastimados, y de los antes perjudicados objeto ahora de los codiciados favores de la fortuna.

El establecimiento de la línea de Madrid á Malpartida colmaria en el acto estas grandes desigualdades, porque la provincia de Cáceres entraria de nuevo en la lucha con buenas condiciones, y los ganados mantenidos á pienso en el litoral del Mediterráneo no podrian sostener la concurrencia con los de Estremadura, de carnes más suculentas, más cebados, y despues de todo más baratos.

El impulso dado á la construccion de las líneas de Asturias y de Galicia con las últimas subvenciones, podria traer sin duda alguna un grave peligro para la provincia de Cáceres, porque surtiendo á Madrid, Valencia, Aragon y Cataluña con su ganado vacuno y con sus carneros, la harian, sobre todo Galicia, una concurrencia temible, siendo como son las carnes de sus cebones de la mejor calidad y baratas. No obstante, como la línea de Madrid á Malpartida puede quedar concluida en el tiempo que resta de la concesion, ó sea en dos años y medio, y aquellas necesiten por lo menos cuatro, la provincia de Cáceres está á tiempo para curarse en salud, contribuyendo por su parte á la ejecucion de unas obras que la salvarán de su ruina.

¿Y qué dirá la Empresa constructora de los cereales, que segun lo reconoce la misma Diputacion de Cáceres, no pueden sostener en Lisboa y Oporto la concurrencia con los que exporta la provincia de Badajoz? ¿Qué de las

lanas? ¿Qué de las producciones minerales en general? ¿Qué de la fosforita en especial?

El ingeniero jefe del distrito de Badajoz y Cáceres empezaba la memoria presentada al Gobierno en 1866, manifestando que una de las causas que ejercían el más pernicioso influjo, no solo para el desenvolvimiento de la riqueza metalífera, sino para la adecuada y económica explotación de los feraces campos extremeños, era *la carencia completa de medios de comunicacion.*

En cuanto á la fosforita, la de Logrosan que dió á conocer por primera vez el sábio inglés Bowles, que estudiaron en 1841 sobre la misma localidad, el célebre naturalista de Oxford, Mr. Daubeny, el capitán de la marina mercante Widdrington y dos ingenieros ingleses, regresando á Inglaterra con mas de 500 quintales para hacer ensayos agrícolas, y que dista ocho leguas de Trujillo, y unas siete de la línea de Ciudad-Real á Badajoz, fué durante mucho tiempo la única que se conoció y empezó á explotarse con gran éxito; pero despues se descubrieron nuevos criaderos en las inmediaciones de Cáceres, Albalá, Alasiscar y Montanchez, y fueron objeto de concesion y empezaron y han continuado con actividad los arranques, especialmente en la parte de Cáceres.

Los yacimientos de fosforita de la provincia de Cáceres son mas notables y de mayor importancia que los de Logrosan y están en situacion mas conveniente para su transporte á Lisboa, pudiendo ademas explotarse con facilidad suma, lo cual hizo decir al célebre químico D. Ramon de Torres Muñoz y Luna, en su memoria sobre la influencia de los fosfatos térreos en la vegetacion, que de esta inmensa riqueza agrícola de la provincia de Cáceres podia hacerse el primer centro de abonos artificiales, no

solo de España sino del extranjero, hasta el punto de llegar á ser nuestra Estremadura, bajo este punto de vista como otras islas Chinchas.

Harto lo ha conocido la empresa concesionaria de la línea de Ciudad-Real á Badajoz y por esta razon sin duda, se propone la construccion de un ramal que, partiendo de la misma, vaya á Logrosan, á ser ciertas las noticias dadas recientemente por algunos diarios de Madrid. Esto debe servir de aviso á los pueblos de la provincia de Cáceres para que, redoblando sus esfuerzos, no consientan que se les tome la delantera en un asunto de tanta trascendencia para ella, puesto que la afecta hondamente en lo que puede hoy considerarse como uno de los mas importantes ramos de su riqueza.

Ha tratado hasta ahora la empresa constructora la cuestion de *conveniencia* bajo su primer punto de vista, y ha querido demostrar que es tal y tan grande el interés que tienen las provincias de Toledo y de Cáceres en la construccion de la línea de que se trata, y es tanto lo que deben esperar de ella, y tales los elementos de prosperidad que encierra para sus pueblos, que desde luego y sin género alguno de vacilacion, deberian interesar en la ejecucion de las obras el 80 por 100 de sus bienes de propios, aun cuando ese 80 por 100 no hubiese de producirles ningun otro interés, y mas dirá la empresa, aun cuando hubiese de perder no solo los intereses, sino hasta el capital.

Pero la cuestion de *conveniencia* presenta una segunda facies, porque, haciendo el razonamiento contrario, puede demostrarse con la mayor facilidad, que los pueblos van á hacer un negocio tan lucrativo y tan pingüe, invirtiendo su capital en las obras, que aun cuando nada tuviesen que ver con los beneficios que ambas provincias han de repor-

tar de la instalacion del camino de hierro, aun así y como mera cuestion del empleo de un capital de la manera mas lucrativa posible, no habria colocacion ni mas ventajosa, ni espuesta á menos riesgos y contingencias para el capital de los pueblos de las provincias de Toledo y de Cáceres que la que consiste en invertir su dinero en las obras de la línea.

Basta para esta demostracion recordar en qué consiste el 80 por 100 de sus bienes de propios, de qué manera han sido cumplidas las repetidas promesas que por los gobiernos anteriores se han hecho á los pueblos acerca de su entrega, en qué forma debian serles entregados, qué cantidades han percibido hasta ahora por razon de intereses; y meditar despues sobre la ventaja de recibir en vez de inscripciones intransferibles, títulos al portador de la deuda consolidada del 3 por 100; sobre la facilidad de su enagenacion; sobre la conveniencia de no fraccionar el capital y de no invertirle en detalle y de una manera que por este mero hecho, sería improductiva; sobre la naturaleza de las acciones y de las obligaciones que emiten las compañías de los caminos de hierro; sobre su interés en uno y otro caso, y su garantía; sobre la facilidad de levantar fondos, sirviendo ellas de garantía, para atender á otras exigencias no menos apremiantes de la agricultura y de la industria, y sobre la naturaleza del crédito y la facilidad de aumentar por su medio los intereses, sin aumentar para ello el capital.

El muy digno y respetable Señor Diputado provincial que acaba de emitir en estos dias precisamente un informe precioso sobre la materia que tanto nos preocupa, no ha podido menos de prorrumpir en un grito de alarma al recordar cuán en vano los pueblos han venido pidiendo

un día y otro que se les liquide ese 80 por 100, se les entreguen las inscripciones intransferibles y se les paguen los intereses, para atender con ellos al sostenimiento de las muchas é imprescindibles atenciones que pesan sobre la administracion municipal. Esas liquidaciones están por hacer en gran parte, los extractos de inscripcion no se han entregado, y en cuanto á los intereses, raro es el pueblo que ha recibido una parte de ellos. Mas es aun, pues los que habian recibido el 20 por 100 que debe entregarse á los pueblos en metálico y le habian consignado en la caja de depósitos, recibirán en pago bonos del Tesoro, los cuales tienen hoy una pérdida de un 20 por 100, cotizándose como se cotizan al 60 en vez del 80 que es el tipo porque los pueblos los reciben; y como los intereses vencidos se acumulan al capital, tendremos que la pérdida de ese 20 por 100 alcanza á todo, al capital é intereses.

Esto es lo que sucede hoy; pero por las atenciones que pesan sobre nuestra Hacienda y por la cifra que representan los créditos de los pueblos, puede calcularse lo que sucederá mañana.

¿Cabe en los límites de lo probable que cuando la Hacienda, lejos de desenvolverse y de colocarse en una situacion desahogada para atender al pago de sus obligaciones, vé disminuir sus recursos, aumentar sus compromisos, y crecer su *déficit* de una manera espantosa, pueda ni aun con el mejor deseo, hacer efectivo el 80 por 100 de propios que con tanta justicia reclaman los pueblos? Los apuros del Tesoro son cada dia mayores; el pago de los intereses de la deuda y la necesidad en que está de recoger otras obligaciones de carácter no menos apremiante, por consecuencia de las operaciones realizadas desde Setiembre del 68, le colocan y le colocarán todavía,

durante mucho tiempo, en una de las situaciones mas difíciles y angustiosas de que se puede formar idea. Por otra parte, la imposibilidad absoluta de las economías en el costosísimo ramo de guerra, por causa de la actitud recíproca de los partidos, y la dificultad de introducir de golpe en la administracion las reformas que el país reclama con urgencia, son otras dos concausas, de las cuales, la primera tiende á agravar el estado de la Hacienda, y la segunda á tener constantemente obstruidos los manantiales de la riqueza pública, que solo pueden correr abundantes á la sombra de un buen sistema de leyes económicas y administrativas, y al amparo de la paz, de la seguridad y de la confianza. En tal situacion ¿qué es lo que pueden esperar los pueblos? Poco ó nada. Sus créditos, por razon del 80 por 100 de la venta de bienes de propios, son simplemente una cifra mas; y quiera Dios que la penuria no vaya en aumento y que los Gobiernos, considerando que el primer deber del Estado es salvar la honra, no tengan que olvidar aquellas obligaciones como en los tiempos pasados se olvidaron tantas otras, para salvar al país de lo principal, esto es, de una bancarrota.

En tal estado si los pueblos pudieran obtener del Gobierno la conversion de los extractos de inscripcion de la deuda intransfrible, á que tienen derecho, por títulos de la deuda consolidada del 3 por 100, con la autorizacion oportuna para proceder á su enagenacion y á la de los bonos del Tesoro que reciban en pago del 20 por 100 á metálico. ¡Qué beneficios tan inmensos no podrian realizar!

Por el pronto se encontrarían con un capital en efectivo en sustitucion de un crédito que, hoy por hoy, es completamente ilusorio y está espuesto á un sin número de contingencias. Invertido ese capital en obras públicas de uti-

lidad local ó provincial, ó en Bancos agrícolas ó territoriales, ó en otros objetos análogos, segun el artículo 13 de la ley de 1.º de Mayo de 1855, y previos los trámites que en él se establecen; adaptándole á todas las necesidades, plegándole á todas las formas, la Provincia y el Municipio entrarían en una nueva vida, iniciarían una era nueva de prosperidad y de bienestar material que les consentirían establecer sobre anchas y sólidas bases, su crédito, mas importante, cien veces, que el capital en efectivo.

Concretémonos: Los 145 millones y medio líquidos que tiene que recibir la provincia de Cáceres y los 50 de la de Toledo, invertidos en la construccion de la línea de Madrid á Malpartida, producirían á una y á otra un 7 por 100 en concepto de accionistas, y retirarían, la primera un beneficio de 10.187,352 rs. anuales y la segunda otro de 3 y medio millones de reales anuales tambien. Si en lugar de acciones tomasen obligaciones, el interés seria menor porque no pasaría del 6 por 100; pero realizarían 8.731,998 rs. anuales la provincia de Cáceres y tres millones justos la de Toledo.

Todo el que trata de colocar su dinero, atiende empero, no solo á la mayor ó menor ventaja con que puede hacerlo, sino á la seguridad que le ofrece esa misma colocacion; porque de nada sirve prestar á un gran interés, si no hay la suficiente seguridad de que al vencimiento se ha de verificar el reembolso y de que en el ínterin han de ser puntualmente pagados los réditos.

Se ha visto ya el interés que, invirtiendo su dinero en las obras de la línea, sacarán los pueblos de ambas provincias en concepto de accionistas y como poseedores de obligaciones; pero ¿y cuáles son, se dirá, las garantías de ese capital?

Esas garantías son de dos especies, porque ó son seguridades legales, ó son pura y simplemente garantías morales; pero que atendida la índole especial del asunto, valen mas, mucho mas que las garantías legales, en concepto de la Empresa constructora.

Las garantías legales consisten, primero, en los rendimientos de la via, en los terrenos adquiridos, en las inmensas adquisiciones de material fijo y móvil cuyos gastos de conservacion están calculados y deducidos ya oportunamente para fijar el producto neto de la via; en las obras de fábrica, en las estaciones, en su mobiliario, en todo lo que constituye, en fin, el capital de la sociedad.

Bien sabe la Empresa constructora que cuando se emiten obligaciones, estas tienen una hipoteca especial sobre los rendimientos y las obras del camino; que los obligacionistas son por lo mismo acreedores hipotecarios, mientras que los accionistas, ligados entre sí por pactos comunes, no tienen mas que la accion personal de sociedad, y están sujetos á todas las contingencias y á todos los riesgos de la especulacion. Esto en la mayor parte de los casos no tiene mas que una contestacion, y es la de que las cosas están compensadas, la de que lo están los riesgos con el mayor interés que puede repartirse á los accionistas, que en el caso en que nos hallamos puede llegar á ser, no diremos el 7, sino el 10, el 15 y mas por 100, al paso que los obligacionistas nunca han de cobrar mas que el 6. Sin embargo, en el asunto concreto á que la Empresa se refiere, tratándose de una línea como la de Madrid á Malpartida, y de las férces y ricas provincias que atraviesa en su trayecto, bien puede asegurarse que los riesgos que corre el capital se reducen á cero y que la garantía de las adquisiciones en raices y muebles

que haga la Compañía, lo ha de ser para los accionistas y para los poseedores de sus obligaciones.

Varios casos pueden ocurrir que consienten apreciar de distinta manera, pero con grandes probabilidades de acierto, cuáles han de ser los resultados probables del establecimiento de un camino de hierro.

Cuando las obras han de ser largas, difíciles, y por lo mismo dispendiosas, porque hay que abrir en la roca viva un camino lleno de curvas, evitar las pendientes, perforar túneles, construir puentes y viaductos, y otras costosísimas obras de fábrica; pero por otra parte la vía ha de atravesar comarcas fértiles, productoras y ricas, que mantienen un movimiento constante y exigen frecuentes expediciones, la importancia de los resultados puede sobrepujar á la de los sacrificios y estar en aptitud las empresas de realizar pingües ganancias, á pesar de aquellos inmensos desembolsos.

Cuando por el contrario esas obras costosísimas, llevadas á cabo sobre datos y cálculos erróneos, atraviesan un país pobre, ó que llega á empobrecer por consecuencia de una guerra, de prolongadas sequías ó de otra calamidad pública, las empresas no pueden menos de experimentar las consecuencias de su imprevisión, ó los resultados del malestar de ese país, con quien llegaron á identificarse.

Puede suceder asimismo que una línea deba estenderse en todo su trayecto por un país llano y horizontal, sin tener que verificar cambios sensibles en su dirección, y que, siendo el terreno blando para el trabajo y escaso de accidentes, las obras de fábrica no deban ser ni muchas ni de gran coste; pero que el país que ha de recorrer sea igualmente pobre y se haya querido estimularle por ese medio y sacarle de su postración ofreciéndole el aliciente de una vía

para que pueda dar fácil salida á sus productos. En este caso puede haber equilibrio entre el coste de la via y la produccion; es posible tambien que sobrepuje la produccion al coste ó que, al revés, el coste no esté compensado con el beneficio que el arrastre de los productos produzca á la Empresa. La situacion de ésta está fácilmente definida en las tres hipótesis.

Pero cuando por excepcion se verifica lo que ha de verificarse en la línea de Madrid á Malpartida; cuando á la facilidad del trazado y de las obras y á su evidente economía, se agrega que ha de pasar la via por las provincias más fértiles y mas ricas de España bajo el punto de vista de sus cereales, de su riqueza forestal, de su ganadería y de sus máquinas; que ademas ha de ser el lazo de union entre dos naciones independientes, de las cuales trae la una una estensa red de caminos de hierro que la pone en comunicacion con el resto del mundo, y la otra sus relaciones comerciales con Inglaterra y con el floreciente imperio del Brasil, siendo por consiguiente la gran arteria que, además de tener por tributarias á las líneas de Andalucía y de Salamanca y Zamora cuando se hallen en ejecucion, puede considerarse como la línea internacional más importante, puesto que lo ha de ser mas que la del Norte, que no nos pone en relacion directa sino con Francia, al paso que la línea de Portugal nos consiente continuar el circuito y transmitir á otra nacion el comercio y la vida que nos vengan de Europa y del Asia, ¿sería posible abrigar la duda mas remota acerca de las pingües utilidades que necesariamente, con una seguridad matemática, ha de realizar la Empresa; utilidades que han de dejar muy atrás el 7 por 100 que sobre el cálculo del movimiento actual presupuso el ingeniero del Gobierno?

Hé aquí por qué la Empresa constructora ha dicho que esta es una línea excepcional, y que las garantías legales y las seguridades morales que ofrece han de superabundar para todos, para los accionistas y para los poseedores de obligaciones.

Por lo demás, y por lo que hace á las obligaciones, solo añadirá la Empresa constructora haciéndose eco del notabilísimo informe del Sr. Lorenzana, diputado provincial de Cáceres, presentado hace pocos dias á la excelentísima Corporacion, que entre todos los valores que puedan emitir las sociedades constituidas, ninguno ha sido objeto de mayor prevision por parte de los legisladores que la emision de obligaciones para que están autorizadas las sociedades de ferro-carriles, porque pocos se encuentran hoy tan sábia y eficazmente garantidos, lo que prueba haciendo un notable comentario de la ley de 28 de Enero de 1848, de la de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, de las de 28 de Junio de 1856, 11 de Julio del mismo año, y 11 de Julio de 1860, dirigidas todas, dice, á facilitar á las empresas de ferro-carriles los medios de atender á su construccion y de dar seguras y eficaces garantías á los obligacionistas, lo que se ha logrado hasta tal punto, que las obligaciones son hoy los valores mas firmes entre todos los efectos públicos.

Ha tratado la empresa de demostrar hasta aquí la conveniencia, más dirá, la necesidad absoluta de que se interesen los pueblos de las provincias de Toledo y de Cáceres en la construccion de la línea de que se trata, invirtiendo en la adquisicion de acciones y de obligaciones de la sociedad que se constituya, el 80 por 100 de la venta de sus bienes de propios; y ha querido demostrarlo estudiando la cuestion por dos lados distintos. Aquí deberia

terminar por lo mismo esta parte de la presente exposicion ó memoria; sin embargo no concluirá sin añadir una observacion y es la de que, aparte del interés de ambas provincias en la construccion de la línea de Madrid á Malpartida, aparte del no menor interés que tienen en colocar con la mayor utilidad, con la mejor garantía posibles, sus capitales; haciéndolo en la forma propuesta evitan un escollo que es para los pueblos un verdadero peligro. Sabido es en efecto que las grandes empresas no pueden acometerse sino con grandes capitales y que no son empresas pequeñas por cierto las de construccion de caminos de hierro, así como tampoco lo son las de desecacion y saneamiento de tierras pantanosas, construccion de diques, de canales de navegacion y de riego, la de instalacion de bancos, etc., etc. Todas estas cosas y otras muchas mas que están en la mente de cuantos se ocupan en meditar sobre la prosperidad de su país, son las que han de irse estableciendo con el recurso de los grandes capitales nacionales y extranjeros y con la cooperacion moral y material de los pueblos. Siendo esto así, impórtales y mucho, no desmembrar el capital que hoy poseen, porque mientras esté reunido puede ser la base de útiles empresas; pero desmembrado y repartido á los pueblos é invertido aquí en una escuela, allí en la construccion de una casa de Ayuntamiento, acá en una cárcel y allá en otra necesidad del momento y puramente local, ese capital desaparecerá sin dejar rastro y los pueblos quedarán sobre poco mas ó menos en la misma precaria situacion en que hoy se encuentran.

Ademas, á todas estas cosas puede irse atendiendo con las rentas que, bien invertida, produzca la fortuna de los pueblos. Diez millones de reales anuales, por ejemplo,

mucho pueden dar de sí para atender á todas esas necesidades de órden subalterno, y esto se logrará sin desmembrar el capital, que debe quedar siempre en pié para acudir allí donde su inversion haga falta, plegándose á todas las exigencias. ¿Quién privaría, por ejemplo, á las provincias de Toledo y de Cáceres, despues de haber dotado á sus pueblos de un camino de hierro de tanta importancia, y de haber introducido en ellos esta costosísima mejora, realizar su fortuna aprovechando un buen momento, reducirla otra vez á metálico, ó á valores equivalentes á metálico, y emplearla en la construccion de canales de riego? - ¿Y quién las impediría despues de haber dotado al pais de este segundo beneficio, realizar otro nuevo con la fundacion de bancos agrícolas que emancipasen de la usura á las clases labradoras, y despues otro, y asi sucesivamente, teniendo siempre en pié y con aumento su capital, sin haber dejado nunca de percibir sus pingües intereses y de atender con ellos á otras obligaciones? Esto daria á las provincias un crédito, una importancia inmensas, y á la sombra de ese crédito, el dia que lo necesitasen podrian levantar en un momento cantidades tres ó cuatro veces mayores. Si hoy pudieran disponer las provincias de Toledo y de Cáceres de la palanca del crédito, como podrán hacerlo al cabo de algunos años si entran en la senda aquí trazada, los 10 millones de renta que representa el 80 por 100 de sus bienes de propios, serían 30 ó 40 millones. Compárese esta situacion con la presente.

Ha llegado ya el momento de dar solucion á la última pregunta formulada por la Empresa constructora. Los pueblos de las provincias de Toledo y Cáceres cuentan con los recursos necesarios para atender á la construccion

de la línea de Madrid á Malpartida, á esos pueblos les conviene sin duda hacerlo; pero *¿de qué modo y en qué forma lo han de verificar?*

La Empresa constructora empezará diciendo qué es lo que ella ha hecho y está dispuesta á hacer, para que sus palabras sean mas autorizadas cuando diga lo que en su opinion deberian tambien hacer los pueblos.

Siendo el capital que debe invertirse en las obras y en la administracion el de 182 millones de reales, segun el presupuesto aprobado, se necesitará para constituir la sociedad definitiva con arreglo á la ley, que la suscripcion de acciones cubra la mitad del capital, ó lo que es lo mismo, llegue á la suma de 91 millones de reales.

La Empresa constructora, para dar una prueba inequívoca de la seguridad que tiene en el éxito de esta importantísima via, y para ofrecer con ello una seguridad y una garantía á las provincias de Toledo y de Cáceres, se ha comprometido á suscribir 54 millones de acciones, á calidad de hacer efectivo su importe con el 33 por 100, ó sea con la tercera parte de las obras que entregue mensualmente, debiendo recibir las otras dos terceras partes en metálico. Quedan, pues, 37 millones pendientes de suscripcion, que con los 54, forman los 91 arriba dichos.

Como se deja conocer, esto pondria en manos de la Empresa mas de la mitad del capital suscrito, y por consiguiente su opinion sería de gran peso en los acuerdos de la primera Junta general en que se tratase del nombramiento del Consejo de administracion; pero como no entra en sus ideas ejercer la menor presion en el asunto, ni trate de tener una influencia decisiva en la marcha de la Sociedad, porque desea que esta influencia sea toda de los pueblos y que hasta los mas pequeños tengan en la gestion de los

negocios sociales la justa intervencion que sus intereses reclaman, desde luego renuncia en ellos esa ventaja para que nombren su Consejo, limitándose como se limitará, á tener en el mismo una mera intervencion con el nombramiento de dos administradores, más como medio de sostener el equilibrio entre todos los intereses sociales, que como acto de precaucion que en este caso reputaria enteramente supérfluo.

Siendo esto así, ¿se tendrán por exageradas sus pretensiones si espera hoy de los Ayuntamientos de ambas provincias que se suscriban por 37.000,000 de acciones, tomando el resto en obligaciones de la Sociedad, garantidas con el importe de los rendimientos de la via, una vez que se la autorice para su emision, con arreglo al art. 48 de la ley de 3 de Junio de 1855 y á las de 11 de Julio de 1856 y 11 de Julio de 1862?

Para ello sería preciso que los pueblos en la reunion que por medio de sus delegados autorizados competentemente, deben celebrar con las Diputaciones de provincia, fijasen la importancia del auxilio con que se proponen ayudar á la Empresa constructora, elevando su compromiso á contrato por medio de escritura pública, y contrayendo en él las tres obligaciones de que hizo mérito la comision nombrada por la Diputacion en su informe de 1867, á saber: *primera*, la de invertir el 80 por 100 del producto de sus bienes de propios en la construccion de la via férrea; *segunda*, la de no dejar de verificarlo sino por el mútuo disenso de los otorgantes; y *tercera*, la de conferir ámplias facultades á la Diputacion provincial para celebrar con la Empresa los oportunos convenios.

Solemnizado este compromiso, deberian instruirse los expedientes necesarios para que se autorizase á los pue-

blos á disponer del 80 por 100 de sus propios, y para convertir en títulos al portador del 3 por 100 consolidado las inscripciones intrasferibles que debe dárseles con arreglo á la ley de 1.º de Mayo de 1855.

Aquí terminan las observaciones que á los ilustrados ayuntamientos de las provincias de Toledo y de Cáceres ha creído deber presentar la Empresa constructora de la línea de Madrid á Malpartida. Quizá se haya excedido dándola una extension exagerada; pero considera tan importante el asunto, de tal modo cree que la construcción de la línea de que se trata ha de influir poderosamente en la prosperidad de las dos provincias, y en la de España en general; son tan sinceras y tan leales sus palabras; de tal manera responden á los sentimientos de todos y de cada uno de los individuos que la componen, gloriándose como se glorían de ser antes que nada buenos patricios, que la materia era y es para ellos inagotable, y habrían dejado correr la pluma si no hubiese moderado su deseo el temor de hacerse importunos.

El engrandecimiento de los pueblos de las provincias de Toledo y de Cáceres está en sus propias manos; ellos son los árbitros de sus destinos, y si es cierto que los individuos se salvan en las grandes crisis con el don de la fé en sus empresas y con una voluntad firme y enérgica para perseverar en ellas, todos esos pueblos, que no son mas que una colectividad de individuos, pueden, con el auxilio de la fé en una concepcion verdaderamente grande y con una voluntad de hierro, hacer que brote la vida debajo de sus plantas y abrir un nuevo cauce á las corrientes, hoy casi obstruidas, de su prosperidad y de su grandeza.

Madrid 2 de Setiembre de 1869.

Angel de las Pozas, Hijo y C.^a

