

Manuel Bazaga Ibáñez.

Contemplando que en Europa y en determinadas zonas de España aparecen líneas férreas que van proporcionando un medio cómodo y rápido para trasladar personas y mercancías, se piensa que también nosotros, región apartada y de escasos medios económicos, en aquel entonces, podíamos considerar el agregarnos a regiones que ayudaran a desarrollar nuestros recursos económicos, ya que al sumarnos al auge que están tomando las construcciones de vías férreas, nos pondríamos en igualdad, o casi, con el Norte, Este y Centro, al alcance de la mano, donde cada día van apareciendo industrias, y líneas férreas que podían trasladar personas de unos a otros lejanos lugares, imposibles sin la realización de este medio de comunicación, por ello se considera que nuestra zona, también podría beneficiarse con este medio de transporte y sacarla del aislamiento, que hasta ahora se viene padeciendo, ya que se nos consideraba como zona pobre y atrasada.

En nuestra Comarca, carente de vías regulares de transportes, aislada desde años atrás, sólo disponíamos de pocas carreteras y malos caminos, que imposibilitaban o hacían difícil, que en ciertas épocas del año pudiésemos salir de nuestra región y quedásemos casi aislados y sin poder sacar al mercado nuestros ganados y productos agrícolas, o recibir los necesarios para nuestras explotaciones. Por todo ello, se intenta, varias veces, hacer realidad, lo que en otras regiones ya habían realizado, la construcción de una línea férrea. A ello se dedicaron muchos esfuerzos y gestiones, sin ser capaces de llegar a soluciones que resolvieran el problema.

Se formaron Gestoras en las cabeceras de Comarcas y se invitó a las personas de relieve municipal o Comarcal para que se integrasen en éstas, para que uniendo fuerzas y voluntades, se tratara de solucionar la cuestión. Las Gestoras se formalizaron en Trujillo y empezaron sus trabajos a finales del siglo XIX.

No fue nada fácil reunir voluntades e intentar que otras poblaciones además de Trujillo, Cáceres y Plasencia se implicaran en este tema. Aunque se estaba conforme y era unánime el sentir, podían más los poderes políticos o económicos que superar las discrepancias. Siempre fueron superiores los intereses particulares, a los de la Comunidad.

Con buena voluntad y muchos sacrificios se reúnen personajes y Alcaldes en las cabeceras de Comarca, para tratar el tema, personas que querían lo mejor, y todos nombrados por los Municipios para tal fin.

Desde un principio no fueron capaces de ponerse de acuerdo, aunque se reconocía la necesidad de hacer realidad lo que se tenía entre manos. Las subvenciones del Estado, la aportación económica de los Ayuntamientos o de los propios particulares, nunca fueron capaces de unir voluntades.

Reuniones y más reuniones, proyectos que nunca encontraron un apoyo decidido ni del Estado, que con miras políticas sólo apoyó a los de su misma ideología, ni de particulares entusiasmados con el proyecto.

Empezaron bien los Ayuntamientos que querían implicarse en el tema, ayudando tanto económica, como políticamente a las líneas férreas que pasasen por nuestra zona.

En los años finales del siglo XIX, se construyó la línea férrea del TAJO, llamada así

por su proximidad a este río. Para la construcción, algunos Ayuntamientos aportaron cantidades a las que la Constructora, que habían creado Obligaciones, documentos representativos de las entregas, que pagaban por éstas un 6% de interés y daban un plazo máximo de 75 años para reintegrar sus importes. Llegado el momento en que la Compañía terminó su obra antes de transcurrir el plazo para el vencimiento de las Obligaciones, ofrece a las personas que aportaron sus capitales dos opciones: traspasar sus Obligaciones a otra Compañía, que realizaría la línea Madrid- Cáceres- Portugal y se subrogaría en las mismas condiciones anteriores o la segunda opción era entregar los capitales en efectivo.

La mayoría de los Ayuntamientos están dispuestos a invertir sus capitales en la nueva Compañía, constructora de la línea antes mencionada, pensando razonadamente entonces que no sería difícil la construcción de ramales o derivaciones que beneficiase a los pueblos cercanos, y sus capitales serían mucho más rentables con la explotación de la línea, más cuando también se aprovecharían de las facilidades que encontrarían para el desplazamiento de personas o productos de sus tierras, teniendo el ferrocarril mucho más cerca. Otros por el contrario quieren recibir sus aportaciones en efectivo, que entregarían en la Caja de Bienes de Propios, donde percibían el 2%, de interés, con la ventaja de poder disponer de ellos, siempre con la aprobación del Estado, y los destinasen a beneficiar o solucionar necesidades de sus Municipios. (Algunos carecían de Escuela, mal abastecimiento de agua o con calles intransitables).

Los deseos del ferrocarril empiezan por crear Comisiones Gestoras en las que se trataría de defender una u otra alternativa, tema para los que habían de aportarse soluciones. Se discute y se formalizan en algunos casos los trayectos que habrían de construirse y las aportaciones dinerarias que debían realizarse por los pueblos, más la posibilidad de obtener ayudas del Estado, empezando las discrepancias, que nunca llegaron a superarse.

Trujillo y algunos otros Ayuntamientos ven interesante y propicio el destinar sus Capitales a la Construcción del ferrocarril siempre que asegurasen su paso por sus terrenos. Por el contrario hubo Ayuntamientos que defendían que no pasasen por sus propiedades, pensando egoístamente que les perjudicaría, sin recibir por ello compensación económica.

De todo esto la Prensa de aquel entonces empieza a tomar partido por una u otra solución, defendiendo o atacando al Ferrocarril, según sus ideales o los futuros económicos de sus dirigentes.

Uno de los temas de discusión que se presenta en principio, sería la construcción o no de la línea férrea PLASENCIA- ASTORGA. Unos decían que los pueblos del Norte o cercanos a Plasencia, serían los beneficiados con esta línea. El tema fue acogido con calor en las páginas de los periódicos de la época.

En el año 1880 ,“EL EXTREMEÑO” , periódico de Cáceres, dice que Plasencia y Trujillo, deben ser las promotoras haciendo lo necesario para conseguir la adjudicación de tal línea, pues si bien, en principio, sólo afectaría a la Comarca del Norte de Plasencia, ofrecían la posibilidad de su prolongación hasta Béjar y Salamanca y más tarde, siempre existiría la probabilidad de construir ramales de vía para la Zona al Sur y por ello no debían retirar, si no entregar sus capitales. Otros periódicos reiteran que sólo se beneficiarían las zonas de Plasencia y Norte de la Provincia de Cáceres, puesto que la línea sería Plasencia- Astorga, y por ello nada se ofrecía a las otras zonas de la Provincia, haciendo vacilar a los que en principio, habían decidido integrarse con los que pensaron ayudar a este ferrocarril.

Se trata una y otra vez de la línea férrea PLASENCIA- ASTORGA, de sus pro y de sus contras. Pasa el tiempo y no se llega a una solución y con ello se va demorando el proyecto. A partir de 1881 todos o casi todos los periódicos tratan del tema: Atacándolo o defendiéndole.

Al tratarse de la construcción de la línea PLASENCIA- ASTORGA, como primeriza de todas las que estaban proyectadas construir, se dice que más tarde se podría prolongar a Béjar, Salamanca y a la zona de Cáceres, Trujillo y Logrosán.

La “IZQUIERDA DINASTICA” y “EL ECO DE CÁCERES”, defienden en sus páginas esta idea. Otros por el contrario, se oponen a la construcción de una línea que no pasara por Trujillo, cabeza de comarca, y la construcción de una línea secundaria de 46 kilómetros, que saliendo de Cáceres, siguiera más tarde, con una prolongación de 50 kilómetros hasta Logrosán, aprovechándose para beneficiar el traslado de los minerales explotados en este término municipal. Más tarde, la Comisión Estatal defiende este trazado Cáceres- Trujillo- Logrosán.

A partir de 1881 empiezan a tomar carta, como se ha dicho, todos los periódicos regionales, opinando en uno u otro sentido:

En 1881, en “EL EXTREMEÑO” se vuelve a tratar el tema, así como en “EL PROGRESO”, “LA CORRESPONDENCIA ILUSTRADA” y otros.

En “EL ECO DE CACERES”, mayo de 1883, se cita la reunión que se celebró el 23

de abril, y se decía que si la línea PLASENCIA- ASTORGA, no pasaba por Trujillo se beneficiaría solamente a los pueblos situados en el Norte de la Provincia y más a los Municipios del Norte de Plasencia, dejando nuestra zona abandonada. Tema ya discutido.

En la reunión del 6 de enero de 1882, se habló del ferrocarril de CASATEJADA-MÉRIDA, con ramal a Logrosán. En el mismo sentido se pronunciaba el periódico "IZQUIERDA DINASTICA" de 14 de septiembre de 1883 recogiendo la opinión de los partidarios de la línea PLASENCIA- Astorga, que la rebatieron 57 representantes de los pueblos que acudieron a la cita, los demás abogaban por el paso de la misma.

Por la Zona Trujillana, "LA IZQUIERDA DINASTICA" y "EL AVISADOR MUNICIPAL" de Cáceres, llegan a publicar los planos del ferrocarril que pasaría por Trujillo, donde mucho más tarde se llegó a colocar una 1ª piedra el 28 de Enero de 1912, aprovechando los planos que se habían redactado anteriormente. Del ramal a Logrosán se hicieron explanaciones para colocar los raíles, estaciones de servicios, puentes e incluso un magnífico acueducto, todos estos proyectos quedaron sin continuidad y así siguen.

Se discutieron además de la línea Plasencia-Astorga otras como: MÉRIDA-CASATEJADA, MÉRIDA- NAVALMORAL DE LA MATA, TRUJILLO-LOGROSÁN-CÁCERES.

De todos estos proyectos pocos o ninguno se hicieron realidad, más cuando empiezan a surgir dificultades financieras, no porque no se dispusiese de los

fondos necesarios, puesto que los Ayuntamientos tenían los fondos depositados en las Cajas de Depósitos, sobre todo los que habían optado por la amortización de la Obligaciones de la constructora de la línea del TAJO, ya que otros quisieron colocarlos en la Compañía Madrid, Cáceres, Portugal, pues seguían percibiendo los intereses contratados con la anterior empresa.

De estas constructoras participaban como Consejeros personas influyentes que no querían en forma alguna desprenderse del importante montante dinerario que manejaban a su voluntad, obligando en muchos casos a los Ayuntamientos, con el poder político que podían ejercer sobre ellos, para que actuasen según su criterio.

En Trujillo en 1904, se había formado otra de las Comisiones que aparecen, con la buena voluntad de hacer realidad alguna de las líneas que pudieran pasar por Trujillo.

El 6 de septiembre de 1904, a propuesta del Alcalde de Trujillo, se convoca a 18 personalidades de la Ciudad, para tratar de formar una nueva Comisión Gestora para la construcción de un ferrocarril, con el trazado NAVALMORAL- CÁCERES, pasando por Trujillo, con un ramal a Logrosán.

En esta reunión se acuerda convocar nuevamente a los Ayuntamientos de la zona. Reunidos 41 Representantes de los Municipios de Cáceres, Trujillo, Navalmoral y Montánchez, de los que salen elegidos 11 delegados para formar la nueva Gestora, en la que se adoptarían los trámites y gestiones a realizar para conseguir una línea férrea que pasase por las localidades antes mencionadas. En estas reuniones se acuerdan que los Municipios señalen las cantidades que estarían dispuestos a

consignar para construir la línea, tratando también, que como resultas de las gestiones realizadas por anteriores gestoras en 1891, podría formalizarse la construcción de la vía férrea Cáceres- Trujillo- Logrosán, ya que en el expediente incoado en este año, se exigía por Orden Ministerial de febrero del mismo año, que se contestase si se aceptaba o no el Pliego de Condiciones, que regularía la concesión de ayudas por el Gobierno. Como quiera que aquella Gestora se disolvió por especiales y complejas causas, se aprueba renunciar a lo allí dispuesto y empezar de nuevo.

Se siguen celebrando reuniones con los Representantes de los Pueblos, el 18 de septiembre, se da a conocer a los de Trujillo, Cáceres, Montánchez, Logrosán, Herguijuela y Ruanes, las nuevas gestiones para tratar el mismo tema: Ferrocarril Secundario, con arreglo al proyecto formado por el Ingeniero Jefe D. Alfredo Mateos. En esta reunión se toma el acuerdo de solicitar a los propietarios la cesión gratuita de los terrenos por donde pasase el ferrocarril y a que cooperasen con generosas ayudas para construirla, ya que ellos serían los primeros en beneficiarse al pasar por sus tierras.

Los Ayuntamientos estaban dispuestos a conceder de ayuda el 10% del presupuesto municipal, aunque cada uno con arreglo a sus posibilidades económicas y acogiéndose también a la subvención Estatal.

En otra reunión, días más tarde, se comunica a los reunidos que la Comisión Central del Plan de Ferrocarriles aprobó y propuso al Gobierno la construcción de la línea férrea secundaria del ferrocarril que saliendo de Cáceres recorriera 46 kilómetros hasta Trujillo y de aquí otros 50 kilómetros hasta Logrosán. Esta línea ya se había tratado, pero de nuevo no se llegó a un acuerdo y la subvención estatal fue anulada.

En este estado se encuentra la nueva Comisión Gestora, que no renuncia a llevar a cabo la construcción. Buscando soluciones se recibe ofrecimiento de un Sindicato Portugués, formado por Ingenieros y Constructores, respaldado por un Grupo Financiero residente en París y Berlín, que revisaría los planos ofreciéndose para construir la línea. Con su ofrecimiento para la construcción, también estaban dispuestos, si la Gestora daba su conformidad, a financiar la construcción, siempre que la Gestora influyera para la concesión de la obra a su favor, por parte del Estado y facilitara la adjudicación, incluyendo en su propuesta que también serían favorables a la prolongación de la línea hasta Logrosan, ya que ellos tenían alguna relación con la explotación de las Minas de Logrosán.

Naturalmente los representantes reunidos contestan que carecen de facultades para adjudicar las obras y por ello, tampoco para optar por uno u otro postor, ya que el Estado tenía que sacar a subasta las obras y adjudicarlas a la mejor oferta, al menos en teoría.

Siguen las gestiones durante algún tiempo, pero la Comisión Gestora se da cuenta que sin la intervención oficial no es posible acceder a las propuestas de ningún Grupo Financiero, más cuando perciben que no está la Comisión legalmente constituida, y por ello sin fuerzas para la adjudicación, y para obtener la ayuda Estatal.

Estos inconvenientes enfriaron los ánimos de los que llevaban tanto tiempo trabajando por la consecución del ferrocarril, y allí quedaron archivadas todas las actas de las muchas reuniones celebradas y los buenos deseos fueron evaporándose, más cuando van apareciendo otros medios de transporte, tanto de

personas como de mercancías.

La Comisión Gestora sigue recibiendo propuestas y contra-propuestas: “LA IZQUIERDA DINÁSTICA” representante de la Provincia, es partidaria de la construcción de la vía PLASENCIA- ASTORGA, con la idea de prolongarla con la de Mérida, y así hacerla pasar por Trujillo.

En Trujillo ya se había constituido la Gestora, como se ha dicho, pero en algún Periódico se dice: “Trujillo dificulta la construcción de la línea Plasencia-Astorga”, sin que fuera cierto, pues consta que defendió tal trazado, aunque también se proyectara construir más líneas, complementarias a otras posibilidades o recorridos.

Al empezar los trabajos de la Gestora Trujillana, no se quiere dejar apartado a nadie interesado y pide que se cite a los representantes de 36 pueblos de la Comarca, que acuden para que se les escuche y se actúe de acuerdo con la mayoría, pues se quería contar con todos los posibles beneficiados, si como se esperaba se construía la línea CÁCERES- TRUJILLO- LOGROSÁN.

El 18 de septiembre de 1891, la Junta Gestora Trujillana formada anteriormente, recibe la comunicación del Ministro de Obras Públicas, resultado de anteriores gestiones, y donde se especificaban los trámites a seguir para obtener la concesión del ferrocarril Cáceres-Trujillo, con ramal a Montánchez y Logrosán, otro de los ramales posibles, y que no llegó a concertarse, ya que la anterior Gestora había desaparecido por razones no muy claras y complejas, y habría que empezar de nuevo las gestiones.

En esta sesión de 18 de septiembre de 1891 se les explica a los asistentes, representantes de los Municipios de Trujillo, Cáceres, Montánchez, Logrosán, Herguijuela, y Ruanes, las cantidades que tendrían que aportar para la construcción de una línea, que podía afectarlos, y que sería el 10% del importe total de las obras, a repartir según las posibilidades de cada Ayuntamiento, según los planos y proyectos presentados por el Ingeniero Sr. Alfredo Mateos.

En esta misma reunión se comunica a los presentes que se acaba de recibir otra comunicación por la que la Comisión Central de Ferrocarriles aprobó, y propone al Gobierno la construcción de una línea férrea secundaria de 46 kilómetros, que saldría de Cáceres hacia Trujillo, vía que se prolongaría 50 kilómetros desde esta población hasta Logrosán.

Más tarde, al hacerse pública esta comunicación, siguen las ofertas, pero siempre fueron rechazadas por una causa u otra. Algunos pretendieron nuevamente que la Gestora adjudicase directamente las obras ofreciendo a cambio mejoras que no fueron nunca aceptadas puesto que las obras debían salir a pública subasta para su adjudicación, pues era obvio que según lo legislado habría de hacerse en Madrid, con los Representantes y Organismos del Estado, pues la Gestora no tenía facultades para tal compromiso. El Grupo financiero quiere implicar también a las explotaciones mineras de Logrosán como término de trayecto para que abogue en su adjudicación, resaltando el beneficio que reportaría tanto a Logrosán como a su Comarca el funcionamiento de esta vía. Por lo que también se les hace saber que para la Gestora es difícil hacer tal recomendación, cuando esto no está dentro de sus atribuciones.

Con el ofrecimiento que hacen las constructoras a las Gestoras, se dan cuenta, que jurídicamente no están legalmente constituidas estas Gestoras, por la forma anormal de su creación, quedando por tanto inhabilitadas para realizar ningún compromiso.

Unas cosas y otras, más las dificultades que se presentan con la anteriores Comisiones Gestoras, anulan todo lo realizado y hay que empezar de nuevo formando Gestora conforme a Ley, y por ello presentan su dimisión todos los miembros de la constituida anteriormente.

Los periódicos de estos años, se inclinan por uno u otro fin, todos o casi todos están conforme en que se haga la línea férrea, pero incordiando sobre el destino de los capitales, trazado de líneas y posible beneficios. En 2 de septiembre de 1883, "EL EXTREMEÑO" de Plasencia defiende la construcción de la línea PLASENCIA-ASTORGA, con posible prolongación hasta Trujillo. La "IZQUIERDA DINÁSTICA" el 14 de Septiembre de 1883, también se adhiere a la construcción de la Línea Transversal, así llamada. El 6 de Enero de 1884 los 57 pueblos antes citados y que tienen representantes en las reuniones que se realizan, también son partidarios de invertir sus fondos en la realización de las obras que estimaban eran necesarias y ventajosas para todos, destinando de sus Bienes Propios lo necesario para llevar acabo a la construcción del ferrocarril.

En Diciembre de 1883 "EL EXTREMEÑO", "LA CORRESPONDENCIA ILUSTRADA", "EL ECO DE CÁCERES" y "LA IZQUIERDA DINÁSTICA" comentan los argumentos antes detallados, pues estimaban que la explotación de las líneas, unos sí otros no, que no sería económicamente viable, pues no rentaría su explotación lo suficiente para compensar las inversiones y asegurar su continuidad.

En 1888 una Comisión Gestora, de las muchas que se formaron, en un nuevo intento, comunica a los pueblos de la Comarca, la posible construcción de la línea Zafra a Huelva, con prolongación a Vigo, que podría pasar por la Comarca. También empieza a realizarse la línea ZAFRA- VILLANUEVA- TALAVERA y se dirige a los pueblos del partido judicial de Logrosán, Montánchez y Trujillo, para animarles a la consecución de un ramal.

Todas las gestiones fueron infructuosas y aunque algunas señales quedaron: explanaciones, puentes, edificios para estaciones, etc. como se ha dicho, evidenciando las señales de que algunas obras se empezaron, otras no llegaron a iniciarse, pero ninguna llegó a buen fin.

En todos los intentos, además de la cuestión económica, principal y esencial, hubo otras razones: políticas, egoístas, ya que todos querían, o por lo menos muchos, que el ferrocarril pasara por la puerta de su casa, no llegando a considerar que lo mejor para todos no era lo bueno para otros.

En Trujillo no se deja de considerar las ventajas que este medio de transporte proporcionaría pasara o no por su zona cercana, ya que aliviarían con mucho, las dificultades que venían sufriendo para poder trasladar sus ganados o mercancías a otras regiones o recibirlas de aquellas y lo mismo con las personas, que debían trasladarse a otras regiones, necesidades mal servidas por escasa líneas de autobuses y por ello no cejan en el empeño, resaltando de nuevo su deseo de tener algún enlace con el ferrocarril, como se probó cuando se coloca una primera piedra, en la cercanía de Trujillo, que se celebró con toda pompa.

El 18 de septiembre del 1904 en Trujillo, vuelve a constituirse otra Gestora, estaban los planos y condiciones en el Ayuntamiento, y se pensaba con razón tener mucho adelantado para conseguir el paso del ferrocarril por nuestra zona. Pero como otras varias veces no cuajaron los deseos de ver realizados lo que había preocupado y ocupado una y otra vez.

En septiembre de 1908, y para evitar lo sucedido anteriormente fue constituida la Sociedad Colectiva Cortés, Guillén y Cano, formalizándose por escritura Notarial, para acomodar la Gestora a la legalidad, intentando lo que otras veces no fue posible, hacer realidad, una línea férrea que pasara por nuestra Comarca. Pero a pesar de tener efectuados los cálculos de construcción, conservación y explotación, de una de las líneas férreas que pudiera recorrer toda la Comarca y zonas de Cáceres, Trujillo, Logrosán, Montánchez, y Navalmoral, que podrían ser puntos de arranque para otras.

En Trujillo la última Gestora que se formalizó, donde acudieron representantes de toda la Comarca, y que en principio se llegó a contar con aportaciones del pueblo trujillano al ofrecer cantidades para los primeros gastos de la línea, pronto se cansó al no ver una rápida solución, llegando a tener que reclamar repetidas veces las pequeñas cuotas dinerarias que se habían comprometido a dar para que la Comisión Gestora empezara funcionar. Hubo días que por la mañana hubo reunión y por la tarde reunión, sin que llegase al acuerdo unánime que se necesitaba.

Uno de los proyectos que se hicieron conocer fueron:

Gestiones realizadas por los Ayuntamientos de Trujillo y su comarca para tratar de la construcción del ferrocarril en los años 1880 y siguientes | 15

La construcción de la línea Cáceres-Trujillo.....	2.093.200 Ptas.
Gastos de explotación	174.750 “
Ingresos aproximados	485.500 “

Fueron contratados los servicios de la Compañía Anónima y Sociedad de Tracción Eléctrica de Madrid para los primeros trabajos.

Esta Gestora estaba bajo la Presidencia de D.Vicente Martínez Malo y el trazado enlazaría los pueblos de Cáceres, Trujillo y Logrosán.

Todas estas Gestoras y alguna otra de más corta duración fueron la que pusieron todos sus esfuerzos y buenas voluntades para que se pudiera contar con un ferrocarril que pasara por Trujillo, pero sólo quedará el recuerdo de las personas que defendieron estas mejoras para sus pueblos, ya que los nuevos medios de transportes han solucionado casi todos los problemas que soportaba nuestra Región y Comarcas.

Tampoco pudo hacerse realidad este proyecto en 1913 cuando se hacen gestiones nuevamente para construir la línea CÁ CERES- TRUJILLO- LOGROSÁN. A pesar de que se tenían los planos y proyectos de Cáceres a Logrosán y como se ha dicho construidas algunos trozos de explanaciones para colocar los raíles, y también los edificios de varias de estaciones, puentes y acueductos. Ya se ha dicho que incluso en Trujillo se colocó la primera piedra el 28 de enero de 1912 y sobre lo proyectado, se inició la colocación de algunos servicios y obras que a la postre

Gestiones realizadas por los Ayuntamientos de Trujillo y su comarca para tratar de la construcción del ferrocarril en los años 1880 y siguientes | 16

quedaron sin utilidad.

Esta última Gestora empezó a trabajar en Septiembre de 1904, por iniciativa y Presidencia de D. José Maria Grande con la Representación de 41 Alcaldes de las Comarcas de Cáceres, Trujillo y Navalmoral de la Mata ,llegando el 6 de septiembre del año citado donde se detallan por el Sr.Grande, en extensa exposición las gestiones que habrían de realizarse para llevar a cabo la construcción de la vía férrea NAVALMORAL DE LA MATA- CÁCERES, pasando por Trujillo, con un ramal a Logrosán. Varias veces vuelven y se reúnen, mañana y tarde los representantes de los pueblos de Trujillo, Cáceres y Montánchez. Aunque se llegó a comunicar a los reunidos que la Comisión Central del Plan de Ferrocarriles, proponen que se realice la línea, pero como otras veces se ha dicho nunca se logró, por una o varias razones, y todo quedó en el recuerdo de los trujillanos que hicieron lo posible y lo imposible, por sacar adelante el proyecto por el que tanto trabajaron. Trujillo se quedó sin ferrocarril y así seguimos.

Manuel Bazaga Ibáñez.