

Capítulo XX

EL PERIODO LIBERAL
1833-1874



JOSÉ CABALLERO RODRÍGUEZ
Ayuntamiento de Mérida

Versión gratuita publicada en marzo de 2020
con motivo del estado de alarma provocado
por el coronavirus COVID-19

**Versión gratuita publicada en marzo de 2020
con motivo del estado de alarma provocado
por el coronavirus COVID-19**

EL PERIODO LIBERAL

1833-1874

Son apenas tres, las monografías relacionadas con este periodo de la Historia emeritense que se han publicado hasta el momento. Por un lado el excelente y minucioso estudio de la demografía emeritense en la primera mitad del XIX, presentado por José Montero Omenat¹ en época de juventud; por otro y muy relacionado con el primero, un tratado sobre morbilidad, mortalidad y cambios sociosanitarios consecuentes a la Guerra de la Independencia, obra de José Manuel López Gómez², doctor en medicina³; por último, el sobresaliente análisis a la educación en la Mérida del XIX de Máximo Pulido⁴, maestro y destacado historiador de la Mérida contemporánea.

Este último trabajo presenta datos del periodo liberal, y un repaso sesudo a los avances emeritenses tras la Restauración, analizando cómo la acumulación de mejoras promovidas por las corporaciones de Becerra y Plano produce una carestía de inmuebles donde ubicar los modernos servicios proyectados.

Se presenta, pues, complicado el reto de recomponer los hechos locales desde la muerte del monarca absolutista Fernando VII, durante la regencia de su viuda, el reinado de su hija Isabel II, las convulsiones tras la Gloriosa y el breve tránsito de Amadeo. Reconstruir casi medio siglo de la historia local a base de releer renglones de otras pu-

¹ Montero Omenat, J., 1990, *La población de Mérida (Primera mitad del siglo XIX)*, Mérida, Ayuntamiento de Mérida.

² López Gómez, J.M., 1990, *Salud pública y Medicina en Mérida (1700-1833)*, Consejo Ciudadano de la Biblioteca Pública Municipal Juan Pablo Forner, de Mérida - Madrid.

³ Él mismo profundizó en esa figura del médico interesado en la Historia emeritense. A todos los analizados por López Gómez, habría que añadir las pequeñas incursiones de Manuel Sanabria y las monografías publicadas desde entonces por Blas Curado.

⁴ Pulido Romero, M., 1985, *La escuela emeritense en el siglo XIX*. Patronato de la Biblioteca Pública Juan Pablo Forner y U.N.E.D. Los Santos de Maimona.

blicaciones generalistas, notas en las actas capitulares o comenzar *ex novo* en hemerotecas o archivos privados, ha resultado —a la par que muy enriquecedor— excesivamente complicado para el corto plazo que nos marcamos entre todos para este interesante y oportuno proyecto editorial. Afortunadamente, los trazos que veníamos pergeñando sobre los antecedentes del tremendo impulso socioeconómico y cultural del último tercio decimonónico, nos sirvieron para apuntar decididamente a los asuntos y las personas que articularon las señas de identidad de esta época, por desgracia olvidada.

Y en efecto, con muchas sombras y no pocas rémoras que también analizaremos en la medida de nuestras posibilidades, podemos destacar varios hechos del periodo 1833-1874:

1. La disolución progresiva del Antiguo Régimen y el papel que la Desamortización jugó en ella.
2. La constatación documentada de una peculiar cápsula de revolución industrial, en una región que teóricamente no la conoció y ligada a ella una actividad comercial inusitada, pese a no contar con las vías de comunicación que la favorecieran.
3. La destacada intervención de un político singular, que combatió duramente en la Corte durante los convulsos años del trazado ferroviario y de la red de carreteras y caminos.
4. Se esboza también la larga partida de ajedrez con Badajoz, por ganar una posición política y geoestratégica acorde con la idea de recuperación que iba calando.

Vamos a ello.

1. DEL ANTIGUO RÉGIMEN A LA EDAD CONTEMPORÁNEA: CAMBIOS MORFOLÓGICOS EN LA CIUDAD

Con la retirada de los franceses, la ciudad se esmeró durante toda la época fernandina en zurrir los desgarros que el conflicto bélico provocó en sus moradores. Enorme fue el demográfico, y no menor el apreciable a primera vista: miseria, destrozos, pobreza sobrevenida... En todo caso, un caos tan grande como cabe esperar de su papel de cruce de caminos y despensa para todas las necesidades de las facciones contendientes durante tres largos años⁵.

⁵ La ocupación francesa, según Lozano Bartolozzi, va del 26 de marzo de 1809 al 4 de agosto de 1812. VID. Lozano Bartolozzi M.^a del Mar: “Los conventos de Mérida en la Historia Moderna. Fundaciones. Supervivencia”. 146.

La decrepitud de Mérida, “*la triste situación á que la han reducido los vándalos franceses*” según un artículo coetáneo ⁶, habrá de prolongarse a lo largo y ancho de este período liberal y puede ser refrendada en otros textos de varios autores. Poco cambia la impresión primera que toma de la ciudad el consagrado Larra, en 1835⁷:

“Mérida, la antigua Emérita Augusta, posesora de tantos tesoros numismáticos, olvidada de ellos y olvidada ella misma, es en día una población de cortísima importancia; puéblanla apenas mil vecinos y de su grandeza pasada solo le quedan suntuosas ruinas y orgullosos recuerdos”.

... y la de otros viajeros como Olivares de la Peña (1870):

“No vamos a fijar preferentemente la atención en la ciudad actual de 3500 habitantes escasos; su importancia estriba en el pasado esplendoroso que abri-llanta las páginas de la Historia del Arte (...) Dentro de poco tiempo, Mérida habrá perdido sus postreros restos testigos de su historia magnífica en arte y poderío⁸”.

Subrayemos estos testimonios para retomarlos en breve como medida de la recuperación de la ciudad durante la Edad de Plata y de las bases sentadas en este Período Liberal.

Comisionado por el entonces *Gefe político* de la provincia, Cayetano Cardero, y hacia los años 40, Ivo de la Cortina trazó un conocido plano de nuestra ciudad para estudiar el catálogo monumental. Con la mera observación del documento, prevalece la idea del anquilosamiento secular del casco viejo. El callejero emeritense se limitaba, como en los albores del medievo, al espacio intramuros de la ciudad romana, presentando incluso zonas despobladas que –como la del Convento de Sto. Domingo, el cerro del Calvario o las Siete Sillas– se hallan aisladas muchos metros aún del caserío. Por anotar curiosidades, destacamos la pervivencia de un templo romano arruinado en la C/ Muza y otros restos en el Cerro de San Albín que Laborde y el propio Cortina llaman *edificaciones o torre árabe* con mayor o menor acierto⁹. En todo caso ya no cabe evaluarlas *in situ*.

Ese callejero que consta en las actas capitulares de 1829 permite delimitar la población: Plaza, Puente, Morería, Bodegas, S. Salvador, Sta. María, Pilarejo, Cagalutas, Holguín, Alvarado, Obispo y Arco, Hospital, Concepción, Pósito, Losa, Tronchos, Cár-

⁶ El Procurador General del Rey y de la Nación. Viernes, 12 de agosto de 1814. Núm. 73 y 3ª ÉPOCA.

⁷ “Las Antigüedades de Mérida” II. 30 de mayo de 1835, Revista Española “El Mensajero de las Cortes”.

⁸ José Olivares de la Peña, –escritor viajero (1870)– 12 revista de la Semana Romana. Mérida, SER 1934.

⁹ Otros autores colocan allí uno de los tres *castella aquae* de Augusta Emerita.

denas, S. Francisco, Contreras, Porras, Zamarrona, Arrabal, Santa Olalla, Manos Alba, Berzocana, Becerros, Realejo, El Portillo, Santa Catalina, Mirabeles, Baños, Nueva, Peñato, Cuatro Esquinas, Bastimentos, Ávalos, Rastro, Viñeros, Molinillo, Mateo Guillén, Alto Cimbrón, Piedad, Gavilanes y Brudo.

La higiene de esas calles era muy deficiente; ni el consistorio disponía de medios, ni los propios vecinos se esmeraron en mantenerlas, porque otras tareas más perentorias les agobiaban en momentos de crisis económica y casi de subsistencia. Esas vías urbanas presentaban un deficiente empedrado y en cuanto caía la noche, la integridad física de los transeúntes dependía de una precaria iluminación con 40 faroles de petróleo que los propios serenos (dos) encienden con los suministros facilitados por el concesionario. También vigilan el orden público desde el toque de queda hasta el amanecer. La Guardia Civil, desde 1852¹⁰, reforzará esas pírricas fuerzas de orden.

Pese a los estertores en época fernandina (absolutismo, Inquisición...), el Antiguo Régimen se retraía ahora en franca decadencia. Buena parte de los edificios religiosos de culto o de residencia clerical cerraron sus puertas por una u otra razón. Los franceses y los desastres de la guerra *“arruinaron tres conventos de religiosos, dominicos, franciscanos y descalzos y el Real Hospital de Jesús Nazareno como el real Monasterio de Sta. Olalla los tres conventos de religiosas de Sta. Clara, Purísima Concepción y Monte de Piedad”*¹¹.

Especialmente significativo resulta el manuscrito¹² que dirige D^a Juana Vélez y Píñilla, Comendadora de la congregación del Convento de Sta. Olalla, a sus superiores jerárquicos dando cuenta del declive en 1827 de *“este ilustre monasterio que en la guerra de la independencia quedó enteramente destruido”*.

La superiora da cuenta de que, pese a sus desvelos y a los del comisionado D. Alfonso Nogales, *“las cinco individas que actualmente pertenecen a él se hallan en edad abanzada y achacosa y que, si no se repuebla con otras que sustituyan, podrá venir a faltar la observancia regular”*.

Y eso fue lo que pasó en años inmediatamente posteriores. La Desamortización completó el trabajo de desdibujar el mapa urbano del Antiguo Régimen y secularizar el uso tradicional de iglesias y conventos, cuando no fosilizarlos. Esto último ocurrió con Santo Domingo y el convento y cerca de los dominicos al Sur, o la Piedad en la calle que

¹⁰ Aunque se fundara ocho años antes, en 1844, por el Duque de Ahumada.

¹¹ Lozano Bartolozzi M^a. del Mar: *Ibidem*, 146.

¹² Colección del autor. El documento, de 1º de julio de 1827, es refrendado por el citado Nogales el 4 y recibe contestación positiva de la autoridad eclesiástica en Madrid el 7 del mismo mes. Se autoriza pues, la admisión de dos religiosas más “en la forma acostumbrada” mientras se reconstruyen algunas dependencias “con los fondos que hay en el arca de la Comunidad” para que sirvan de celdas a las nuevas vocaciones. En el trámite, de sólo una semana, Nogales constata el fallecimiento de otra veterana monja.

conserva su advocación. Sin embargo la iglesia de Sta. Clara y convento aledaño pasaron a teatro, escuelas y otros usos laicos, el convento de Jesús a cárcel de partido y el de los franciscanos descalzos a hospital de dementes. El culto se acabó oficiando en Sta Eulalia y Sta. María, ayudadas de las otras iglesias más apegadas geográficamente al *decumanus*, la de Sta. Catalina –antigua Sinagoga– y la de las concepcionistas.

También fue cayendo en olvido y desapareciendo progresivamente, el rosario de ermitas¹³ que rodeaba el casco histórico, aunque suficientemente alejadas como para no influir en la cotidianidad de los emeritenses, excepto los moradores de huertas y cortinales de la periferia.

Las condiciones de vida, la alimentación, la atención sociosanitaria, se resintieron tras la paliza que la guerra descargó en las espaldas de los emeritenses. Los tributos y aportaciones varias a los bandos contendientes, unidos a los saqueos y atentados de todo tipo, sumieron a ricos y pobres en una crisis que costó mucho tiempo remontar; todo el periodo que habrá de ocuparnos en este capítulo.

La demografía sufrió un enorme retroceso que Montero Omenat analizó de manera magistral en su trabajo de 1990¹⁴ y actualiza en estas páginas. López Gómez describe una ciudad sitiada por plagas y enfermedades endémicas, algunas de ellas atajadas con una medida que detalla con profusión: la prohibición taxativa de los enterramientos en sagrado, costumbre insalubre que la ciudad trata de superar con la apertura del cementerio de la Trinidad, en el cerro del Calvario, camposanto emeritense hasta la puesta en marcha en 1867 del actual, en la Ctra. de Cáceres.

Tres décadas después de esa terrible devastación por las tropas contendientes en la Guerra de la Independencia, las actas municipales hablaban de dificultades sin tasa para la mayor parte de los lugareños. Para no divagar con opiniones, vayamos a las fuentes primarias. Mérida toma sitio en la prensa nacional el primero de octubre de 1851 y lo hace sólo para airear sus vergüenzas, que por otra parte no deberían distar mucho de las del resto de los municipios españoles.

Inicialmente parece que el colaborador que desde Mérida escribe al periódico¹⁵ liberal “El clamor público” quiere hablarnos de la legítima pugna por un órgano político-

¹³ Barroso Martínez, Yolanda y Morgado Portero, Francisco: “Las ermitas de Mérida: Su historia como ejemplo de la pérdida del Patrimonio emeritense”. *Mérida. Ciudad y patrimonio: Revista de arqueología, arte y urbanismo*, n.º 1, 1997, 109-138.

¹⁴ “...*(se ha) arruinado la tercera parte de la población, habiéndose espatriado por necesidad muchas familias minorándose el Número de su vecindario en más de quatrocientos, existiendo sólo ochozientas a corta diferencia*”. Montero Omenat, 1990, (256), citando las actas municipales de 1811.

¹⁵ “El Clamor Público”, Periódico del partido liberal, número del 1º de octubre de 1851. Sección Correo de las Provincias. Fechado en Mérida el 27 de septiembre, apostamos por la autoría de Romero Leal.

religioso de primer nivel –la silla prioral– y abrirse así paso en la jerarquía regional y provincial; pero poco a poco se nos descubre que desde el Gobierno de Isabel II se responde con una tajante negativa *“tanto porque es el Estado, y no la ciudad de Mérida, quien debe sufragar los gastos de la instalación de la silla prioral, como porque los seis mil duros que á ese importante objeto quiere aplicar nuestra municipalidad, hacen notabilísima falta para atender á otros no menos recomendables de que carecemos”*.

Para llegar a esa conclusión, el periodista ocasional dedica el artículo a enumerar los diferentes servicios sociales que el consistorio no está en condiciones de prestar. Y la lista es desoladora para el municipio y tan explícita que preferimos transcribirla en su literalidad:

- 1º Que el **hospital** de esta ciudad carece de los recursos necesarios para llenar los deberes de humanidad propios de su instituto.
- 2º Que la población está lamentando hace más de dos años la absoluta **sequía de sus fuentes**, no obstante ser el agua potable, tanto en Mérida como en París, un artículo de primera necesidad:
- 3º Que tenemos una **cárcel lóbrega**, fría, húmeda, y pequeña además de ruinosa, situada en lugar poco conveniente, y donde se almacenan los infelices presos como si fuesen fardos de bacalao, resultando de aquí serios temores de que pueda desarrollarse una enfermedad contagiosa capaz de destruir en pocos días esta desventurada ciudad, digna por cierto de mejor fortuna.
- 4º. Que no hay en las arcas municipales ni seis maravedises (*sic*) con los que poder remediar las muchas **necesidades que padecen los niños espósitos** encerrados en la titulada casa-cuna, que mas bien pudiera llamarse casa-sepulcro.
- 5º. Que el cuerpo municipal carece de medios para llevar **socorros domiciliarios** á muchos honrados vecinos que, siendo á un mismo tiempo presa de la enfermedad y del hambre, se agitan en el lecho del dolor maldiciendo la crueldad salvaje del siglo de las luces.
- 6º. Que en esta antigua y soberbia colonia romana **no hay todavía un par de serenos** que vigilen en las altas horas de la noche por la seguridad del vecindario.
- 7º. Que **no existe tampoco alumbrado público**, porque no hay dinero bastante para proveerse de gas, ni de sebo, ni de aceite, ni de algodón para torcidas, razón por la cual están en situación de reemplazo los faroles.

8. Que las calles, á causa de su **mal empedrado** son peligrosas de día, é intransitables de noche y
9. Que por **no haber un paseo público** tienen que dirigirse las gentes al camino real de Madrid, disputando el terreno palmo á palmo á las galeras corsarias, á los carros que conducen estiércol, y á los pollinos que trasportan arena ó cal, etc, etc., etc”.

Este catálogo que resume las desdichas de la población queda refrendado a lo largo de los años anteriores y sucesivos con testimonios diversos que redundan en ello. Por ejemplo, respecto a la cárcel de partido, otro diario madrileño denuncia un verdadero escándalo nocturno que puso en guardia a todo el vecindario, el esperpéntico intento de fuga de tres presos el 15 de agosto de 1849¹⁶:

“(…) el tercero, más desgraciado, ó menos ágil que sus colegas, se desprendió violentamente de la escala antes de llegar al final de ella, cayendo otra vez en el calabozo, v causando en su descenso un fuerte ruido que fué el que produjo la alarma.

Sin la feliz casualidad que dejo referida, se hubieran puesto en salvo la mayor parte de los presos, entre los que se encuentran muchos y temibles criminales y las consecuencias de este deplorable acontecimiento hubieran tal vez llenado de luto á no pocas familias. Llamamos seriamente sobre él la atención del señor gefe político, para que apresure la traslación de la cárcel á otro edificio más sólido”.

En cuanto a otros dos aspectos primordiales, el hospital y el suministro de agua potable, a mediados de la década de los sesenta la ciudad sufre una de esas cíclicas acometidas desde las instituciones, concretamente desde la Diputación pacense, fechoría que despierta una reacción social importante. Un farmacéutico local, Manuel Melgares y Bazago, más tarde conocido como autor de la primera guía turística emeritense digna de ese nombre¹⁷, escribe en la *Crónica de Badajoz* del 23 de junio de 1865, “*Mérida cae en desgracia*”¹⁸, razonado artículo donde expone la relación de cuitas que se venían sopor-tando durante toda la Regencia y el reinado isabelino.

Melgares y Bazago denuncia un doble atentado contra la dignidad de la ciudadanía emeritense “*que la trompeta de la fama se encargará de transmitir a las generaciones venide-*

¹⁶ El Observador de Madrid, 16 de agosto de 1849.

¹⁷ Morgado Portero, F., 2000, “Los inicios de la actividad turística en Mérida”. *Mérida Ciudad y Patrimonio, Revista de Arqueología, Arte y Urbanismo n.º 4* - Mérida.

¹⁸ “Mérida está en desgracia”, titula su artículo, que ocupa toda la primera plana del periódico. Un cuarto atentado se refiere esta vez a Zarza junto Alange, pueblo de la comarca emeritense.

nas”. Parece que la Diputación Provincial acordó por acción la supresión de un servicio básico, el Hospital San Juan de Dios, y abandonó por omisión o desatención permanente, un proyecto para el que el consistorio había pedido ayuda cinco años antes: las obras para la mejora del abastecimiento de agua potable al casco urbano.

Respecto al cierre de la atención hospitalaria, Melgares afirma irónicamente que *“dejar en pie las enfermedades, destruyendo los medios para combatirlas, parecenos que, sobre no ser legal, no es razonable, ni justo, ni prudente, ni cristiano, ni verdaderamente económico, ni útil a los pueblos, ni honroso a la provincia, ni propio de la moderna civilización (...) un atentado de lesa humanidad”*.

El boticario emeritense, como portavoz de sus convecinos clama por que se haga ya *“cualquier cosa, con tal que no se condene a los habitantes de Mérida a morir de sed. Para eso, más les valdría morir en una hoguera inquisitorial”*. Melgares señala en este caso al representante político que debería batirse por detener la oleada de desaires:

“¡Bueno sería que habiendo dicho “amén” el Diputado por Mérida a todo lo que ha propuesto el Ministerio a las Cortes para labrar la felicidad del país, se dejase arrebatar los establecimientos de Beneficencia y las administraciones de su distrito! No podría llamarse, si tal sucediera, diputado conservador”.

Toda esta indecente retahíla de desaires a la ciudad, se achacaba una y otra vez a la desidia, a la apatía de sus habitantes y por extensión de los extremeños. Al final del periodo que nos ocupa, aún quedaba mucho por hacer en cuanto a grandes obras desde la administración central, pero también en pequeñas tareas urbanas como el hermoseo y adecentamiento mínimo de las calles. Así lo proclama, mediados los sesenta, el ingeniero director del ferrocarril Ciudad Real-Badajoz, en ruta de reconocimiento de la línea:

“Triste es recordar lo que esta ciudad fué y lo que es en el día. Si pueblos como este quieren que se los considere, es preciso que despierten del letargo en que se encuentran, y que para recibir á los viajeros de todos los países que en adelante acudan á visitarlos, cuiden algo mas del empedrado y limpieza de sus calles, y de otros muchos objetos, sin esperarlo ni pedirlo todo al gobierno”¹⁹.

A lo largo de estas líneas contaremos con muchos indicios para saber qué parte es achacable a los lugareños, qué otra es achacable a la lucha de intereses con Badajoz y cuál es la imputable a la deuda histórica que los sucesivos gobiernos nacionales contrajeron con Extremadura.

¹⁹ Viaje de reconocimiento protagonizado por el Ingeniero de este ferrocarril y publicado en La Época, 30 de diciembre de 1866.

2. AISLAMIENTO Y COMUNICACIONES INDECENTES: UN MAL ESTRUCTURAL

Las obras públicas, fundamentales para facilitar el comercio y las relaciones de la localidad con el mundo exterior, se sintieron especialmente de los estragos de la guerra.

Alexandre de Laborde, el *enemigo de España* que trabajó un precioso estudio urbanístico y patrimonial de Mérida segundos antes del conflicto, dejó constancia de que las mejores vías de comunicación por estas tierras en los albores del XIX seguían siendo las romanas²⁰. El panorama se volvería más desolador después del paso de bombas y batallones²¹.

Incomunicados en la práctica y sin posibilidades de trazar líneas de comercio medianamente útiles, los carreteros contituían la solución única para cuantos *extremeños* quisieran mercadear con sus productos.

Al final del trienio liberal, el 21 de junio de 1824, el Diario Balear da cuenta de los Reales Decretos firmados por Fernando VII en Aranjuez, y entre otras disposiciones, se encuentra una modesta reforma concerniente a las comunicaciones de nuestra ciudad:

“la carretera de Extremadura se halla bastante deteriorada y el facultativo destinado a ella ha recibido órdenes de reparar el famoso puente de Mérida, la barca de Almaraz, el puente de Alberche, las alcantarillas indispensables y las demás obras urgentes (...). En todo el Reino se ha dado principio a las obras en cuanto lo permite la escasez de fondos de caminos dimanada de las pasadas circunstancias”.

Además de esas carencias de infraestructuras elementales, tampoco existían medios públicos de locomoción con que el ciudadano pudiera emprender un viaje, aunque fuese incómodo:

“Si alguna persona le acomodase ocupar dos asientos de coche, de retorno para Mérida, Trujillo ó Badajoz, que debe salir de ésta á primeros del próximo mes de abril, se servirá acudir á D. Félix de Pereda, del comercio, calle de Postas”²².

²⁰ “Los caminos y alojamientos del país se resienten necesariamente de la inactividad en la circulación. Sólo la ruta Madrid-Lisboa se mantiene con algún decoro; casi todas las demás están mal, abandonadas o impracticables. Para vergüenza de los habitantes actuales, los mejores caminos de Extremadura son los restos de la calzada que trazaron los romanos”. Traducción libre del autor. Caballero Rodríguez: 2004.

²¹ Ya en 1812, con los invasores saliendo apenas, Antonio Clemente Pacheco, hijo de Alonso Atanasio y sin embargo alcalde, solicita a Madrid el arreglo del Puente romano sobre el Albarregas, entrada desde Cáceres a través de la Vía de la Plata y paso de la cañada Real hacia su lavadero.

²² Diario de Madrid, 28 de marzo de 1825.

Los anuncios en prensa no dejan lugar a dudas sobre ese insufrible aislamiento que cercenaba cualquier opción de progreso para estas tierras: “La circunstancia de no haber actualmente línea de diligencias a Estremadura, hace que los asientos de las sillas correos de dicha carrera estén tomados con notable anticipación, como se comprende fácilmente al considerar que toca en Talavera, Trugillo, Mérida, Cáceres, Badajoz y algunas otras poblaciones notables. Pero como la silla correo sólo parte tres veces a la semana, parece que se nota, como decimos escasez de asientos”²³.

Mariano J. De Larra²⁴ describe esa dura travesía en diligencia por el Camino Real Madrid-Lisboa como un recorrido de tres a cuatro jornadas por un sendero tortuoso y desastrado, hasta llegar a esta villa de “*apenas mil vecinos*”. “*Tres días rodamos por el vacío*”; llegando a esta villa “*hacia el fin del cuarto*”.

La sensación de abandono, de desierto, no concernía sólo a Mérida y alrededores. Con una certera metáfora, *Figaro* resume –permitiéndose una vista aérea imposible aún– el desolador paisaje: “*No eran ciertamente los pueblos los que podían estorbarme en el camino; viajando por España se cree uno a cada momento la paloma de Noé, que sale a ver si está habitable el país*”.

Si a eso sumamos que había que aventurarse a caballo por una ruta larga y compleja en lo geográfico y peligrosa por momentos para la propia integridad física de los jinetes, el viaje se antojaba heroico. No resulta complicado tampoco hallar noticias de asaltos por parte de bandas organizadas en la serranía circundante a Mérida. Tristemente famosa fue la partida de bandoleros de las inmediaciones de San Pedro, “paraje denominado El Confesonario”²⁵ y otras que dejaron constancia en la hemeroteca²⁶ como la actuante en los alrededores de Santa Amalia, que no se detenía ante nada:

“Hace pocos días que una cuadrilla de rateros robaron en el camino real de esa corte á Mérida y Lisboa, cerca de Santa Amalia, á unos cuantos transeúntes; y no contentos con esta fechoría, sorprendieron á una pareja de guardias civiles de infantería, y después de haberlos despojado del armamento, vestuario y demás que llevaban, los maltrataron y dejaron casi en cueros dándolos después libertad”.

Malos tiempos para el turismo y el comercio.

²³ El Heraldo, 5 de abril de 1850, n.º 2.415. Periódico político, literario religioso e industrial, Madrid.

²⁴ Larra, Mariano José de: “*Las antigüedades de Mérida*” I y II, Revista Mensajero, 22 y 30 de mayo de 1835, en *Artículos selectos de M. J. de Larra*, Edicomunicación Barcelona 1995. Y Mosquera, J. Luis –Ana Barraeca– “*Mérida y Larra o la visión distante*”.

²⁵ Álvarez Sáenz de Buruaga, J., 1994, *Materiales para la Historia de Mérida (de 1.637 a 1.936)*, publicado en Mérida en 1.994 por la Diputación Provincial de Badajoz y el Excmo. Ayuntamiento de Mérida, 203.

²⁶ 20 de noviembre de 1849. El Observador (Madrid), según comunicación del día 15 anterior.

3. ESCARAMUZAS POR LAS GUERRAS CARLISTAS Y LOS PRONUNCIAMIENTOS

Por si fueran pocos los problemas de orden público en caminos, senderos y calles, entre 1833 y 1840 un conflicto más se suma a las tragedias personales y colectivas que arrastraron los emeritenses acabada la Guerra de la Independencia.

Los carlistas, partidarios del infante Carlos María Isidro de Borbón y los cristinos o isabelinos venían dirimiendo en todo el territorio nacional, y muy especialmente en el Norte, la *primera guerra carlista*. Implicados en la continuidad de la monarquía fernandina hacia su hija, la futura Isabel II, estos últimos, vencedores a la postre, se alinearon con la Regente Cristina, que como ocurrió muchas veces a lo largo del XIX, se ponía alternativamente en manos de los absolutistas moderados o de los liberales progresistas, según tocara para gozar del apoyo popular.

También se conoció este enfrentamiento bélico entre españoles como “primera guerra civil” o “guerra de los siete años”. Los grandes escenarios de la confrontación quedaron muy lejos de estas tierras, pero no es menos cierto que las escaramuzas en territorio extremeño constituyeron otro motivo de inseguridad que añadir al escenario de los viajes por carreteras y caminos.

La Constitución de 1812 instituyó por vez primera en España la **Milicia Nacional**, como organización cívico-militar. En su artículo 362 establece que *“Habrá en cada provincia cuerpos de milicias nacionales, compuestos de habitantes de cada una de ellas, con proporción a su población y circunstancias”*.

Si las tropas regulares y la policía solían regirse sólo por las órdenes de sus mandos, estas milicias cívicas tenían un claro compromiso político que, en ocasiones, les llevó a enfrentarse hasta con la autoridad. Se trataba de células de protección de las reformas liberales; los moderados, sin embargo, preferían confiar la seguridad nacional al ejército y más tarde a la Guardia Civil.

En cuanto a Mérida, las actas municipales aluden, el 14 de abril de 1834, al gasto que conlleva la logística de las milicias urbanas locales, ciudadanos de tendencia liberal que defendían la ciudad y sus alrededores de los grupos facciosos que combatían contra *“nuestra legítima reina doña Isabel II, como ahora que se han reunido aquí los pueblos del partido y aun de la provincia para perseguir al faccioso El Locho que intentó invadir esta provincia”*.

En mayo del mismo año el protagonismo pasa a la facción de Cuesta *“que se han aproximado a las inmediaciones de la ciudad y sitio del Prado de Lácara, donde fueron derrotados”*.

Cuando, agobiados por la acumulación de responsabilidades, esos significados ciudadanos solicitaban estar exentos de otras exigencias de la Corona en estos tiempos convulsos,

“Las Cortes han tomado en consideración una solicitud del ayuntamiento de Mérida, a fin de que se declare que en el servicio de alojamientos no debe haber exención alguna desde que jurada la constitución están obligados todos los españoles á concurrir á las cargas públicas según sus facultades. Ministerio de la Gobernación”.

Madrid, 19 de marzo de 1837.

El 31 de Agosto de 1839, el conocido como Abrazo de Vergara entre los generales Espartero, comandante del ejército cristino y Maroto por el carlista, cerró el primer acto de la contienda civil.

Con todo, y pese a la declaración de paz, el país no bajó la guardia y las milicias siguieron movilizadas, incluso con esa sobrecarga de obligaciones para los milicianos de acreditada lealtad con el régimen liberal. La prensa²⁷ deja rastro de las polémicas entre la ciudadanía comprometida y aquellos que exigían un reparto igualitario de las cargas, con independencia de la militancia de cada uno. Así un emeritense, Benito Marín, se dirige al Congreso *“quejándose de que por el jefe político de Badajoz se haya declarado movilizada la milicia nacional de aquella ciudad, eximiendo á sus individuos de bagajes y alojamientos”.*

Este periódico, al que estaba suscrito el vecino de Mérida, se muestra sin embargo opuesto frontalmente a su petición:

“Nosotros, que deseamos todas las recompensas posibles para el patriotismo de la milicia ciudadana, tenemos por excesivamente duro el que sus individuos en el mismo día en que salen á perseguir facciosos ó ladrones dejen su casa ocupada por un alojado y sus caballerías de bagaje, mientras lo demás vecinos que no son milicianos se rien de la fiesta permaneciendo muy tranquilos en sus casas y evitando las pérdidas, las incomodidades y los riesgos que al nacional acarrea la expedición á donde conduce su buen deseo.

Creemos, pues, que los que tan importantes servicios prestan á la patria, deben estar exentos, mientras lo hacen, de las cargas mencionadas; pero si la movilización es nominal y de todo punto innecesaria, no es justo que los que así te llaman movilizadas disfruten ventajas que no alcanzan á toda la milicia nacional del Reino”.

²⁷ El Eco del Comercio, 25 de julio de 1842.

En poco tiempo, una asonada –encabezada por Narváez, Serrano y O’Donnell contra el General Espartero– acabaría con su regencia y su salida del país por Valencia. Otra vez, Mérida fue teatro de alguna sacudida, a juzgar por el breve apunte que reproduce el *Boletín de Noticias de la Postdata* de 7 de julio de 1843:

“*De Badajoz dicen el 5 que Ricafort y Cardero se refugiaron en Mérida con cortísimas fuerzas. En la madrugada del 4 salió una columna para ahuyentarlos y proteger el paso de la tropa. Las dos ex-autoridades habían tenido que prender á un Comandante de S. M. que trató de fugarse con la tropa. Toda la provincia de Badajoz esta pronunciada inclusa la plaza de Olivenza y su guarnición. Se sabia también el pronunciamiento de Cáceres*”.

La segunda guerra carlista, aunque también se escenificó en Cataluña fundamentalmente, conoció algunos coletazos por los desplazamientos de las tropas isabelinas y carlistas. Años más tarde en la Oliva de Mérida, según cuenta el vespertino “El Popular”, de 12 de noviembre de 1848:

“El Gefe político de Badajoz, en comunicación de 7 del corriente, participa que habiéndose presentado a las inmediaciones de Oliva de Mérida una partida de diez facciosos montados, al mando de un tal D. Victoriano, pidiendo sesenta y siete raciones de cebada y otras tantas de vino y carne, se tocó inmediatamente a rebato, á pesar de ser las diez de la noche, y salieron los vecinos armados á perseguir á los rebeldes, que huyeron despavoridos. S. M. ha mandado que se den las gracias en su Real nombre al alcalde y vecinos del citado pueblo de Oliva de Mérida por el celo y valor con que se condujeron en esta ocasión”.

Se acercaba a su fin este tiempo convulso, esta época de espadones, guerras civiles, facciosos y pronunciamientos que hemos sobrevolado sólo con intención de no omitir la ininterrumpida convivencia de los emeritenses con las armas durante medio siglo. Como anécdota, rescatamos otro apunte periodístico²⁸ que señala el producto estrella de durante las ferias, especialmente demandado por los consumidores de corta edad:

“En cambio las tiendas de juguetes de niños, sin necesitar para nada del arreglo de la deuda pública, han experimentado un alza considerable en sus fondos, comparativamente con los rendimientos de anteriores años. Todos los angelitos de esta ciudad se han agolpado á ellas para apoderarse de instrumentos bélicos, entre los que figuran en primera línea el sable á lo Narváez”.

²⁸ El Observador, 11 de septiembre de 1851. La comunicación sobre nuestra feria tenía fecha de 6 de septiembre.

4. COMERCIO INTERIOR

Durante siglos esas dos palabras fueron redundantes, porque entre todo este panorama de aislamiento secular, la producción precedera no tenía demasiada salida:

“Sabido es, por último, que la falta de buenos, rápidos y económicos transportes que ha afligido á nuestras provincias, y la incomunicación casi absoluta en que han estado con los demás países de Europa, han cerrado á la producción toda clase de estímulos, y obligado á nuestros agricultores a trabajar lo puramente necesario para satisfacer las necesidades naturales de sus familias, únicas que hasta ahora les han sido conocidas²⁹”.

Así pues, tocaba consumir dentro de la ciudad esas existencias. El grueso del movimiento económico, y laboral por ende, gira en torno al primer sector, con la mayor parte de la población empleada como braceros o pastores por los escasos propietarios agroganaderos de las tierras del término.

La mano de obra femenina se esmeraba al mismo tiempo en ganar un complemento familiar de subsistencia como servicio doméstico o llevando con la ropa familiar otros ajuares a orillas del Albarregas o del Guadiana, que pasaban por ser un “reino de lavanderas” en el imaginario emeritense que se llevó el británico Richard Ford³⁰, durante su visita entre 1830 y 1833.

Al final de la faena agrícola, los carros y las bestias cargadas de la producción de temporada, volvían al pueblo al anochecer, accediendo buena parte de ellos por el puente sobre el Albarregas o el monumental sobre el Guadiana.

Esa actividad, que en el caso de los pequeños propietarios pasaba por la más simple economía de subsistencia, estaba sin embargo fuertemente gravada por dos fórmulas recaudatorias del Antiguo Régimen: el pontazgo y el portazgo. Pero he aquí que los liberales impulsaron una reforma de gran calado, que puso a Mérida en el mapa del “Elemento Oficial” durante el mandato de José M^a de Calatrava como Presidente del Gobierno de 1835-37, aunque exista la creencia de que en nada se prodigó para favorecer a sus paisanos.

Los boletines oficiales de finales de marzo y primeros de abril de 1836³¹, exponen en detalle la situación de “todo labrador, molinero y hortelano” del pueblo de Mérida –el

²⁹ El Heraldo de la mañana, Madrid 27-11-1852.

³⁰ Ford, R., 1846 *A Handbook for Travellers in Spain and Readers at Home (Manual para viajeros por España y lectores en casa)* Londres.

³¹ BOP de Segovia de 31 de marzo de 1836 y el de Cáceres del 1º de abril, por ejemplo.

demandante— ante la presión fiscal realizada sobre sus productos a la entrada y salida de esos dos puentes romanos. Fue el procurador síndico del consistorio emeritense quien elevó la queja al Rey “*pidiendo se exima a aquel vecindario de los derechos que se cobran en el portazgo del puente mayor de dicha ciudad*”.

La situación no era nueva; de hecho el decreto final reproducía otro, dictado en 29 de junio de 1821 por las Cortes. El asunto fue resuelto favorablemente para Mérida, y de paso generó jurisprudencia en toda la nación:

“así los vecinos de la ciudad de Mérida como los de cualquier otro pueblo que se halle en igual caso, deben quedar exentos del pago de los derechos de Portazgos y pontazgos establecidos en los mismos pueblos por lo relativo a sus ganados propios de cualquier clase que pasen de un punto a otro dentro de los términos respectivos, y a los carruages y caballerías en que salgan los vecinos a recrearse o a cuidar de sus heredades, o que conduzcan aperos de labor, mieses, abonos y demás efectos de agricultura o ganadería, frutos de sus huertas, heredades o artefactos en dichos términos, granos para moler en las aceñas, atahonas o molinos de estos, o las harinas que les produzcan, sin perjuicio de que satisfagan , como los demás ciudadanos, los derechos correspondientes cuando emprendan viaje o salgan fuera del distrito de sus pueblos”.

Se entiende, al leer toda la relación de movimientos por los que el campesino debía pagar gabelas, la enorme presión fiscal que estaban soportando los pequeños agricultores.

Esta medida, lógicamente, habría de perjudicar al erario público, en especial al “*ramo de Caminos, cuyos ingresos disminuirán sensiblemente por efecto de esta gracia*”. El Ministerio se ve en la necesidad de cuantificar ese descenso en la recaudación, porque todos esos puestos de pontazgo y portazgo estaban arrendados por la corona y sus concesionarios deberían ser, lógicamente, indemnizados a continuación.

Curiosamente es de 12 de diciembre del mismo año³² la decisión del consistorio de reparar por fin, con empedrado nuevo, la C/ de Santa Olalla “*por ser la más céntrica y principal para la carrera de Correos, coches y galeras para mercancías, y paso obligado de la Corte de Madrid a la capital de Badajoz, Sevilla, Cádiz y otros puntos. También se empedrarán la plaza y la C/ del Puente*”. Es decir, se arregla la arteria de paso del Camino Real que, entrando desde el Arrabal, continúa por la plaza hacia el Mediodía por el Puente romano.

La ciudad se pone manos a la obra para facilitar ese trasiego de carros y viajeros por el ancestral *decumanus maximus*. Bien es verdad que no se prodigó el Común en este

³² Hidalgo Rodríguez, A., 2012, *Retazos de las Actas Capitulares de 1503 a 1950 Mérida*, 227 (Año 1836, dic).

tipo de obras, como veremos décadas más tarde, ya con el ferrocarril surcando la ciudad y trayendo los primeros viajeros deseosos de disfrutarla.

Otras mercancías también tuvieron presencia en la economía local. Se vendían muebles, ropas, guarnicionería, lámparas... de hecho, en esa década de los 30 Mérida cuenta ya con la incorporación de una numerosa colonia de comerciantes³³ de la comarca riojana de Cameros, que se suman a los naturales. Las ferias y fiestas patronales se mantuvieron en la línea tradicional, con notables transacciones económicas en torno al comercio de ganado.

La minería y la siderurgia iban a caer muy lejos de nuestra región. Cualquier atisbo de revolución industrial que aquí encontrara escenario, tendría que ver necesariamente con la extracción o transformación elemental de materias primas asociadas al sector agro-ganadero, asunto éste que presenta notables sorpresas que pasamos a analizar.

5. EL LAVADERO DE LANAS DE PACHECO: NUESTRO PRIMER GRAN EXPORTADOR

Algunos de los vicios del Antiguo Régimen lastraron a los emeritenses casi hasta las puertas del XX; especialmente, el apego de los grandes propietarios a vivir de las rentas. Sobrevivían holgadamente, sin invertir ni poner en producción ninguna de las riquezas de esta feraz región, un mal hábito que no pocos autores achacaban a costumbres generadas por la Mesta. Este clima general de abulia encontró su nota discordante en Antonio Clemente Pacheco y Montero (1774-1859), que supo aprovechar su ocasión vislumbrando escenarios futuros y montándose luego en las olas de la Desamortización para rentabilizar el capital que había generado.

D. Alonso Atanasio Pacheco –su padre– adquirió un triste lavadero de lanas en la *Albuhera de Carija* del que, previamente, sólo se recogen contadas notas en Actas Municipales³⁴ y todas ellas en las décadas inmediatamente anteriores. Lucas Milanes y Crispín Orduña fueron sus propietarios precedentes, pero ningún signo hacía presumir que su paso por esa explotación preindustrial les sirviera para algo más que para su subsistencia. Bien es cierto que este dato nos permite situar allí, por lo menos, un secular descansadero de ganado, un punto para parar y abrevar al pie del pantano, donde concurrían el cordel ganadero y la Cañada Real de Sta. María de Araya.

³³ Movimiento como éste no volvería a producirse hasta la llegada de manchegos con el ferrocarril, o la de charros, con la crisis del textil de principios del XX.

³⁴ A.H.M.M., Sin embargo, sí que se recoge la existencia de otro lavadero en la orilla del Guadiana, que provocó vertidos insalubres y provocó la airada reacción de los vecinos.

“Verdad es que hay algunas charcas en Estremadura, mas son muy pequeñas para el fin, y aun estas porque nos las dejó casi todas la antigüedad; ni son para el riego, sino que para abrevaderos, de lo cual proviene su insalubridad, pues los ganados las revuelven, las ensucian cada vez mas, y las convierten en un fango insoportable que también trasciende á sus muchas enfermedades. (...) Asi como hay facilidad para estos pequeños depósitos, ¿cómo no se construyen pantanos, pudiéndose como se puede, en muchos sitios a la manera que en otras provincias?”³⁵.

Pero vamos ya con este negocio y su excepcionalidad. Como ya anunciamos a vuela pluma en 2008³⁶, unas cuantas cartas adquiridas a un anticuario en 2006 nos permitieron comprender el increíble e inédito movimiento comercial que allí tuvo lugar entre 1819 y 1873 al menos, con esplendor máximo en el periodo que nos ocupa.

El método de trabajo del Lavadero de la Concepción recoge desde la propia explotación agroganadera en todos los alrededores de la ciudad de Mérida hasta el convenio con el resto de propietarios vecinos.

Morfológicamente el inmueble constaba, además de vivienda y capilla, de almacén, lavadero y un magnífico apartadero (que aún se conserva) para secar al sol los vellones limpios. Cada etapa del trabajo deja entrever la interesantísima aportación que haría este próspero negocio al mundo del empleo local: un hormiguero de operarios de lavadero, escribanos, pastores, mayorales, rabadanes, zagales, esquiladores, administradores... además de los empleos asociados (carreteros, herreros, guarnicioneros...).

En época de dificultades para remontar los efectos de la Guerra y las epidemias, esos trabajos para el Lavadero agilizaron sin duda la pesada carga de la miseria a no pocos lugareños. Este negocio de la adquisición, lavado, empaçado y transporte para la exportación de lanas fue también el sustento principal del ascenso socioeconómico del apellidado Pacheco en nuestra ciudad.

Desde principios del XIX, la cabaña ovina de D. Antonio Clemente, primer impulsor de la firma, y luego de “la Sra.” y su sobrino, pastaba en varias fincas de su propiedad además de “Carija” –la que circunda el propio lavadero–, y seguía al pie de la letra las reglas ancestrales de los rebaños de la Mesta.

No hace falta ser un genio para comprender que las temperaturas estivales que se alcanzan en *Estremadura* –en el XIX, hoy y siempre– aconsejan sacar a cualquier ser vivo de la

³⁵ José de Viu, Estremadura. *Colección de sus inscripciones y monumentos...* Vol. 2º, 29. Madrid, 1852.

³⁶ Caballero Rodríguez, J., 2008, *Maximiliano Macías y su Tiempo (1867-1934)*. Historia Íntima de las Grandes Excavaciones en Mérida. Artes Gráficas Rejas S.L. Mérida, 52-55.

intemperie durante buena parte del día, además de buscar pastos apetitosos para el ganado y no hierbas agostadas al inclemente sol del Sur. Múltiples testimonios hay en la literatura de la época con avisos específicos, como éste de Jovellanos³⁷, el ilustrado por excelencia:

“Oblíguese á una sola de estas cabañas a permanecer todo un verano en Extremadura, ó todo un invierno en los montes de Babia, y perecerían sin remedio”

Por eso, por abril o mayo, el personal del Lavadero se preparaba para el anual trámite, recontaba la cabaña del rancho propio y de aquellos propietarios que confiaban a Pacheco la tutela del suyo e iniciaban la trashumancia. Consistía esta práctica en migrar los rebaños a las zonas altas de Castilla apenas entrada la primavera, para regresar ya en otoño. Hasta cuatro mil reses –entre crías y adultos– parten de Carija hacia el norte por la Cañada Real Soriana y los mayores van tomando nota de las pérdidas o los nacimientos en cada una de las estaciones de paso, incluida la emeritense antes de partir.

Cuando llegaba la época del esquila, el procedimiento era parecido. Se almacenaba la materia prima de la cabaña propia y las de otros propietarios. Ese tipo de acuerdos con terceros van desde la mera compra de los vellones en bruto para su lavado y posterior comercialización, hasta los tratos al 50% con los grandes terratenientes.

Tal es el caso de D. Pedro Irigoyen³⁸, que figura en muchas transacciones compartiendo con Pacheco y sucesores, ingresos y gastos de las grandes ventas al extranjero por barco.

Lo que tenemos absolutamente documentado y no permite discusión alguna es el enorme movimiento comercial que este negocio promovió con los puertos europeos más importantes en este ramo.

Las lanas, procedentes de la cabaña extremeña y adquiridas a diversos ganaderos, realizaban grandes trayectos en carros antes y después de pasar por el lavadero. Evidentemente este trasiego encontró su máxima dificultad en las penosas vías de comunicación, estancadas en el medioevo hasta la llegada del ferrocarril, como puede constatarse en la literatura de viajes coetánea:

“El comercio en Extremadura es casi nulo: es verdad que la situación geográfica de esta provincia no es ventajosa en este sentido; situada lejos del mar y sin na-

³⁷ Jovellanos, Gaspar M. de, 1795, *Informe de la Sociedad Económica de esta Corte al Real y Supremo Consejo de Castilla en el Expediente de la Ley Agraria*. Madrid. Imp de Sancha.

³⁸ Mil ochocientas libras esterlinas de 1874 son la ganancia final para cada uno –Pacheco e Irigoyen– en un sólo envío realizado a Londres a bordo del vapor Cádiz desde el puerto lisboeta. Tener una libra esterlina era casi como tener un “vale por 1/4 de onzas de oro”, una onza de oro costaba aproximadamente 4 libras. 450 onzas de oro, por tanto.

vegación interior apenas ofrece facilidad para la exportación: las mercancías no pueden siquiera ser transportadas a muchos lugares más que a lomos de mulas”³⁹.

Y así tuvo que prosperar. Carros y carreteros partían continuamente del Lavadero hacia los lejanos puertos de salida, cargados de la lana limpia objeto de deseo de los tejedores europeos. También conservamos en nuestra colección particular, alguna correspondencia con los humildes carreteros encargados de mover el preciado género, que se ponían en contacto con los capataces y administradores de Pacheco y daban fe de las arrobas transportadas. Jacinto Pérez es uno de los nombres clave de estos años de esplendor, como hombre de confianza de la empresa y punto de referencia para casi todos los transportistas para movimientos de lana lavada.

Los que buscan sumarse a esa plantilla flotante de subempleados del Lavadero, incluso se dirigen con una cierta familiaridad a D. Antonio haciendo valer que son hijos o comparecen recomendados por otros carreteros que vienen prestándole servicio. La ruta de salida de los vellones limpios son el Camino Real *Madrid-Lisboa* y sobre todo la legendaria Ruta de la Plata, camino del puerto fluvial de hispalense.

Embarcaban luego, mediante una empresa consignataria, desde el puerto fluvial de Sevilla. En los escritos de remisión figuran perfectamente reconocidas las cargas, con mención expresa del hierro ganadero de cada uno de los proveedores que se servían del negocio exportador de Pacheco.

Los puertos destinatarios de la lana de la comarca emeritense, comercializada con mano maestra por D. Antonio Clemente Pacheco y sus administradores, fueron los de Londres y Liverpool en Inglaterra y el de Amberes, camino de Bruselas en Bélgica, puertas de entrada al continente, o continuaban hacia ciudades del interior especializadas en la transformación lanera, como Castres, en el mediodía francés.

A. C. Müller es la firma concesionaria que embarca el género llegado a los puertos de Sevilla y Lisboa. Barthez hnos. la empresa receptora en Gran Bretaña. En 1835, un documento dirigido por Pacheco a Müller es muy esclarecedor al reflejar el trasiego hacia Inglaterra, canalizado a través de esa familia Barthez:

“...agradeciéndoles sobremano las ilustraciones que me dan sobre el ramo de lanas y sus precios en ese mercado, les correspondo diciéndoles que en la campaña pasada hice poco en el negocio por lo mal que se presentó, y este poco lo *transijí* en Sevilla, a *ecepción* de una pequeña partida que no pude colocar y

³⁹ Laborde, A., comte de –*Voyage pittoresque et historique de l’Espagne / par Alexandre de Laborde; et une société de gens de lettres et d’artistes de Madrid*– Paris, Imprimerie de Pierre Didot l’aîné (Edición por entregas “chez H. Nicolle”), 1806-1820. Traducción libre del autor (Caballero Rodríguez: 2004).

envié a mis amigos en ésa los Sres Barthez y Hnos, con quienes con anterioridad estaba comprometido”⁴⁰.

Tal fue el volumen de exportación que hacia finales de los 30, Pacheco trata de contratar a un escribano administrador con conocimientos en la lengua de Shakespeare, para sostener la correspondencia con esas firmas destinatarias de las lanas emeritenses.

La lana merina, mayoritaria en nuestra cabaña ganadera y que sólo en Castilla podía encontrarse, era aún objeto de proteccionismo real desde que el Honrado Concejo de la Mesta gobernaba las reglas del sector. Tal exclusividad permitía aprovechar a los productores y mediadores unos excelentes márgenes en la exportación, aún con estos cuantiosos gastos de transporte, los de aduanas y corretajes diversos. Pese al enorme éxito de Pacheco, este comercio estaba ya en franca decadencia cuando medra el Lavadero emeritense, si atendemos a fuentes primarias. Volviendo al testimonio coetáneo de José de Viu⁴¹:

“Descendamos á nuestro mismo siglo. En 1815 en que todavía conservábamos nombre á pesar de nuestras torpezas, llevamos á Inglaterra la mitad de la lana que aquella nación presentó en estados como importada para el consumo de sus fábricas; mas ya en 1849 nos singularizamos en ser el pueblo que menos trasportó á aquel mercado, el primero del mundo; las cifras lo esplicarán mejor: Lana de todas partes llevada á Inglaterra en 1815: su peso en libras. - 13.634,167 Id. en 1849 - 76.168,647. De ella, lana española en 1815. - 6.927,934 Id. en 1849 - 127,559

Es para caerse la pluma de la mano. ¡En 1815 más de la mitad del total procedía de España, y en 1849 solo una parte de 600! ¡Esto sí que es ir para adelante! ¡Y si por fin en 1850 y 51 lo hubiéramos enmendado algo!... En 1815 la lana estrangera no pasó de unos seis millones y medio de libras, y en 1849 escedió de 76 y medio. Parece un sueño tanta decadencia por nuestra parte en un tercio de siglo, á la vez que la alza tan apresurada de las demás naciones; pero es un hecho”.

La causa fundamental de esta crisis debe buscarse en la supresión de la Mesta en 1836, que supuso un cambio a peor de las condiciones en el comercio. En todo caso y a lo largo de todo el periodo estudiado, la transformación del primario a textil se realizaba en Europa.

⁴⁰ 20 de junio de 1835.

⁴¹ José de Viu, *Ibidem*. Vol. 2º, 68.

El 22 de enero de 1859, Don Antonio Clemente Pacheco fallece sin descendencia y con una vida activa de más de medio siglo a sus espaldas. Deja un patrimonio que su viuda y su sobrino mantienen por inercia al menos dos décadas más, pues hasta 1875 podemos documentar movimientos comerciales comparables con los de la Regencia o el reinado de Isabel II.

Alonso de la Encarnación Pacheco y Blanes toma finalmente el relevo y comienza una época de control absoluto del poder local durante casi medio siglo, en periodos de bonanza -fue alcalde en repetidas ocasiones- o en las épocas tormentosas del, de por sí agitado XIX: *“En 1868 se puso D. Alonso al frente de la junta municipal revolucionaria tras el destronamiento de la Reina”*.⁴²

Sin embargo un hecho diferencial se produjo en la última década que, lejos de mejorar las perspectivas comerciales del negocio, pareció liquidarlas. La llegada del ferrocarril, precisamente comunicando las capitales ibéricas (1864), y luego el que acababa en Sevilla -su otro gran puerto de salida-, en absoluto agilizaron el pesado discurrir de los carros laneros. ¿Qué pasó?:

“Factores como la aclimatación de la raza merina en otras partes de Europa; el desplazamiento de la lana española en los mercados ingleses por la procedente de Sajonia; la inadecuación de la lana merina a la mecanización que se desarrolla a partir de 1860 y el arancel de Figuerola que autorizaba la penetración en el mercado interior de lanas extranjeras y, finalmente, el hundimiento de los precios en el mercado interior, desde 1881”⁴³.

Habría que estudiar, no obstante, los motivos de esa decadencia que, como en el caso de las fábricas corchotaponeras, bien pudieron estar en normas nacionales o políticas arancelarias que no vienen al caso en el presente trabajo.

Lo que es seguro es que el enorme capital acumulado en esos años posteriores a la Guerra de la Independencia se reinvertió en la adquisición de múltiples predios urbanos y fincas rústicas durante las sucesivas desamortizaciones, porque como afirma Sánchez Marroyo⁴⁴:

“el elemento fundamentador de la preeminencia política será la base patrimonial, tanto más eficaz cuanto más notable fuese su cuantía. El control

⁴² Navarro Del Castillo, V., 1992, “Historia de Mérida y pueblos de su comarca. Tomo III. Familias ilustres de Mérida. Siglos XV al XX”. Mérida. 307.

⁴³ <http://historiadela Lana.blogspot.com.es/p/comercio.html>.

⁴⁴ Sánchez Marroyo, F., 1998, Política y Sociedad en la Extremadura de fin de siglo en *Revista de Estudios Extremeño* Año 1998. Tomo LIV. n.º I, enero-abril. Badajoz, Diputación Provincial.

de una parte de la riqueza, en el marco de la sociedad rural, fundamentalmente rústica, era un factor de peso, en tanto ponía en manos de algunos individuos una enorme capacidad decisoria en el desarrollo de la actividad productiva.

Se generaba una situación de dependencia propicia para el ejercicio de la relación clientelar que adquirirá una especial connotación en la práctica política de las comunidades rurales”.

Y eso también se cumplió en el caso de los Pacheco. En paralelo a este proceso de incremento patrimonial, creció su poder político y su influencia determinante. De ahí la naturaleza de este análisis pormenorizado⁴⁵ de un negocio familiar en un estudio general sobre la época liberal de la ciudad.

La relevancia que tuvo este enriquecimiento simpar en apenas cuatro décadas, va a permitir a los Pacheco liderar, condicionar o abortar cualquier iniciativa política, social o cultural que en Mérida tuviera origen o final hasta bien entrado el XX.

Comienza su salto hacia el poder omnímodo cuando varias operaciones financieras de Pacheco se convierten en enormes pérdidas para su liquidez, como ya comenta Navarro del Castillo⁴⁶ y ratifican los herederos del viejo núcleo protoindustrial.

Al ver la volatilidad –literal– de esas inversiones, Antonio Clemente se aferra a los bienes inmuebles como valor seguro, adquiriendo al abrigo de las sucesivas Desamortizaciones buena parte de los palacios y palacetes del septentrión de la Plaza.

Tampoco hace ascos a quedarse con fincas y cotos hasta convertirse en el hacendado más poderoso de la ciudad. El ascenso de los propietarios del Lavadero fue ya imparable y duró todo un siglo, hasta las puertas mismas de la Segunda República.

Ha querido la fortuna que los restos supervivientes de la tan traída y llevada *Mérida industrial* del siglo XX sean casi nulos y que por el contrario el Lavadero de La Concepción, el más antiguo ejemplo de Arqueología industrial de nuestra Historia contemporánea, se mantenga prácticamente intacto al pie de la presa de Carija.

⁴⁵ Queremos agradecer explícitamente la colaboración de Fernando, Elena, María y Eduardo Viguera Moreno, titulares en nuestros días de ese inmueble cargado de Historia y descendientes de los pioneros. Hemos podido consultar movimientos del negocio (1819-1854 con algunas ausencias), libros de correspondencia y asientos de administración (1863-74) y documentos y cartas sueltas, a las que sumamos las adquiridas por nosotros, que corresponden mayoritariamente a la década de los cuarenta. Dejamos el estudio en profundidad que merece este legado para un próximo trabajo.

⁴⁶ Navarro Del Castillo, V., 1992, “*Historia de Mérida y pueblos de su comarca*. Tomo III. Familias ilustres de Mérida. Siglos XV al XX”. Mérida. 304.

6. LA DESAMORTIZACIÓN COMO OPORTUNIDAD DEL GRAN CAPITAL

La propiedad de la tierra constituyó el eje de las políticas liberales decimonónicas, y en torno a la liberación y posterior venta de bienes nacionales giraba buena parte de las transformaciones producidas en Mérida y las ciudades de su importancia en el periodo que estamos estudiando.

Para esos grandes capitales inmóviles de la nobleza o para los advenedizos de la burguesía de los negocios, como el paradigmático caso que acabamos de analizar en Mérida, la Desamortización supuso una oportunidad incomparable. La adquisición, en subastas ventajosas, de fincas rústicas o de los mejores predios en el centro del casco histórico, dio lugar a un cambio en la vida y en la correlación de fuerzas políticas, sin parangón en todos los siglos anteriores.

Es verdad que el objetivo de aminorar la deuda pública nacional no se alcanzó de ninguna manera, pese a haber sacado a subasta y vendido más de un tercio de la superficie disponible para cultivos. Pero no es menos cierto que, a cambio, con esos fondos se habrían de abordar las obras públicas necesarias para que el comercio y la comunicación con el resto de mercados nacionales e internacionales, mejorara enormemente en un par de décadas.

Flaco servicio hizo, por el contrario, la Desamortización a las clases populares. La privatización de tierras concejiles en las de Mendizábal o Madoz, supuso otro disparo a la línea de flotación de las familias humildes, por otra parte mayoritarias. Buena parte de ellas se quedó sin esas tierras comunales que les cedía el ayuntamiento, para subsistir cuando venían mal dadas y los que se arriesgaron a comprar pequeños lotes se fueron arruinando progresivamente y poniéndose a merced de prestamistas:

“acabemos de pronunciar una palabra repugnante: ¡La usura! Este vicio sugerido por la vil codicia, que no deja levantar la cabeza á los pobres labriegos, de tal modo está arraigado en Estremadura, que ya es un hábito ordinario como el de ir á misa los domingos, y ni el logrero se muestra corrido porque deje arruinadas treinta familias al año, ni el que necesita se mata porque alguien le quite de la mano el pedacillo de pan por el que están llorando sus hambrientos hijos. ¡Pero qué usuras! El 40 y 50 por 100 es una bagatela para el que pide con el sombrero en la mano, contando estólidamente con que *si pinta*, como él dice, *habrá para todos*. ¿Mas cómo ha de pintar si ni sabe ni puede beneficiar la tierra?⁴⁷.

⁴⁷ José de Viu, 1852, *Estremadura. Colección de sus inscripciones y monumentos...* Vol. I y II. Madrid, 454.

Y según ese mismo testimonio coetáneo⁴⁸, que no nos resistimos a reproducir en su crudeza, estos comportamientos ilusos de unos y despiadados de otros, arrastraron a la pauperización y miseria extrema a los campesinos:

De aquí se sigue que á los dos ó tres años de desfallecida y miserable labor se vean á pedir por puertas, aumentando mas y mas el ya crecido número de los vagamundos, de los petardistas y de los delincuentes acaso. Este es el fruto de la usura en un pais en que la caridad consiste comunmente en dar para recibir, y en que casi no hay otra industria que la de prestar con ganancias exorbitantes, (...) proviniendo de aqui el que lo general de Estremadura, ó de ciertas comarcas de ella, se componga alternativamente, ¿lo decimos? De verdugos y de víctimas. Y luego, los hijos y familias de los perdidos, perdidos son ya, y los logreros y sus imitadores, logreros progresivamente mas refinados é inhumanos! Váyase, váyase formando el catálogo de las desdichas de Estremadura”.

Braceros, pastores y operarios del campo, incluso algunos arrendatarios sin fortuna, acabaron así en manos de la voluntad de los grandes propietarios agroganaderos, ahora con más heredades y buena parte de ellos con residencia en Madrid u otras capitales. La subsistencia de esas familias asalariadas dependía, pues, de una palabra del señor. Ante esa abundancia de mano de obra barata, la modernización y la mecanización de la agricultura podían esperar...

Esa situación se revertirá –como veremos a continuación– por la diversificación de la industria y comercio emeritenses en el último tercio del XIX, sin que en esencia, el cambio supusiera una solución para la problemática agraria. Fue necesaria toda una centuria para volver a estar tan mal como antes de la Desamortización, pues como afirmaba Bohoyo Velázquez:

En definitiva, casi el 43% de los habitantes de la provincia de Badajoz (aunque no tengamos los datos de todos los partidos judiciales) carecen de cualquier propiedad rústica. Son los proletarios del campo pacense, carga esta demasiado pesada a soportar por la economía. De todas maneras, hay pueblos que marcan la excepción. Tal es el caso de Valle de la Serena, Tamurejo y Garbayuela, donde abunda la pequeña propiedad y los jornaleros apenas existen. Lo mismo sucede en Villanueva del Fresno y Mérida, en que los terrenos del común suelen repartirse entre los vecinos desposeídos (fundamentalmente en los años finales del siglo en que la crisis agraria se endurece), los cuales gozan de la posesión mediante el pago de un canon anual al ayuntamiento⁴⁹.

⁴⁸ De Viú, *Ibidem*. pág.455.

⁴⁹ Bohoyo Velázquez, I.F., *Situación socio-económica y condiciones de vida en la provincia de Badajoz (1880-1902)*.

Acabada por fin la I Guerra Carlista y con la clerical de Mendizábal ya casi olvidada, la Desamortización de Madoz, busca aminorar la enorme deuda pública y financiar estos proyectos isabelinos de generar una red radial de caminos de hierro. Durante el Bienio progresista, con Pascual Madoz como ministro se produjo la desamortización de las tierras de los ayuntamientos –bienes comunales y propios–, fundamental de las tierras expropiadas y subastadas. El resultado final se pareció mucho al de la desamortización de Mendizábal: Hacienda amortiza la deuda pública e impulsa la construcción de ferrocarriles.

El Consistorio aportó su propia hoja de ruta, sometiéndola a consideración del Ejecutivo, según recoge el periódico “La España” en su número de 2 marzo de 1855:

A las respectivas comisiones pasaron las siguientes exposiciones: Del ayuntamiento de Mérida con un proyecto de desamortización, para que se tuviese presente al ocuparse las Cortes del presentadas por el gobierno.

Uno de los episodios más curiosos de ese tira y afloja por las fincas municipales fue el que sostuvieron D. Nicolás Macías Pérez en avanzadilla y luego Alonso Pacheco por el uso y disfrute de la zona conocida como Las Siete Sillas, es decir la finca que contenía los restos de la Naumaquia y el Anfiteatro⁵⁰.

Macías Pérez, propietario agroganadero local, buscaba resucitar esas corridas de toros que en el XVIII impulsó la Corona, ahora como explotación privada, pagando al Común aquel arrendamiento que se estipulase.

El 6 de febrero de 1843 se produce el primer intento de D. Nicolás Macías de reedificar, para luego tomar en arrendamiento la Plaza de Toros “*sustituyendo los lienzos caídos*”. Se le concede permiso ya en esa fecha imponiéndole hasta 12 condiciones entre ellas la de conservar el monumento antiguo durante 24 años a contar desde el 8 de septiembre de ese año 43 hasta el mismo día de 1867⁵¹. Sin embargo, Núñez Chamorro dató en 1851 otro intento⁵², basándose en las notas vaciadas de las Actas capitulares en el conocido libro *Materiales*⁵³ por D. José Álvarez Sáenz de Buruaga y en la propia instancia con que Macías Pérez vuelve a la carga en 1851. Finalmente, el hijo de Macías, arqueó-

⁵⁰ Se consideraba al Anfiteatro un vaso colmatado que antaño sirvió para combates navales (Naumaquia) y al Teatro romano, medio Anfiteatro, con la parte derruida recompuesta con muretes para cerrar una plaza de toros.

⁵¹ El 24 de septiembre de 1867 nació su hijo Maximiliano Macías Liáñez que necesitaba el teatro intacto para poder excavarlo y dejarlo en 25 años como referente de la Arqueología universal.

⁵² Núñez Chamorro, M., 1982, *Las tres plazas de toros de Mérida*. Institución Cultural Pedro de Valencia. Badajoz.

⁵³ Álvarez Sáenz de Buruaga, J., 1994, *Materiales para la Historia de Mérida (de 1.637 a 1.936)*, publicado en Mérida en 1.994 por la Diputación Provincial de Badajoz y el Excmo. Ayuntamiento de Mérida.

logo, expropió con fondos del Ministerio de Instrucción Pública a los hijos de Pacheco esos terrenos para excavar ambos monumentos.

7. LA PUGNA CON BADAJOZ POR LA CAPITALIDAD

Dos gallos en el mismo corral. Una población, investida como capital de la provincia precisamente en la división de época liberal y otra, exhibiendo los últimos jirones de la que fue una de las capitales más importantes de la Antigüedad. La primera, fronteriza con Portugal, la otra en el centro mismo de la región, pero al norte de la unidad geográfica que importaba ahora. Badajoz con relevancia militar ya en época de la Guerra de la Independencia, y Mérida desperezándose tras siglos de decadencia y prácticamente exhausta tras los desastres del conflicto bélico. Badajoz con diversos valedores para estirar sus argumentos y Mérida con adalides bien posicionados políticamente, pero débiles en los pasillos donde se jugaba el día a día de esa larga partida de ajedrez.

Como dirían los hermanos Giner de los Ríos⁵⁴ durante su visita a Mérida recién finalizado el periodo que nos ocupa, se trataba de dos ciudades en irreconciliable disputa

“dos ciudades rivales, como todas aquellas que teniendo una significación importante, desde tal o cual punto de vista, se hallan demasiado cerca entre sí y colocadas en una región cuyas poblaciones todas les son notablemente inferiores, se disputan el influjo y supremacía en diversos órdenes sociales y con especialidad en el político, pugna cada una en erigirse en centro de la comarca y por recibir del Estado la consagración solemne de su hegemonía con la presencia de un gobernador civil y otro militar, «aínda mais» de los demás centros burocráticos que son uso, ley y desgracia de las capitales de provincia; ciudades que, con tal de verse ellas erigidas en manantial de codiciados favores administrativos, suelen perder gustosas su libertad frecuentemente comprometida con la proximidad al poder por aquello de *«procul a Jove, procul a fulmine»*».

Y en efecto así fue, como veremos, durante todo el siglo XIX. Por no ir más lejos, antes de marchar definitivamente, los franceses contaron con Mérida para capitanear una de sus prefecturas en España. José I Bonaparte situó en Cáceres y Mérida las capitales de las del Tajo y el Guadiana.

Tras el pronunciamiento de Riego, el liberalismo se enseñoreó durante tres años de la política fernandina. Con muchos privilegios de clase abolidos y la Inquisición de nue-

⁵⁴ Giner de los Ríos, F. y H., 1888, *Portugal. Impresiones para servir de guía al viajero*. Madrid. Imprenta popular.

vo sofocada, se pusieron los políticos del Trienio Liberal a reordenar el mapa territorial de España tras sacar de él al invasor.

En 1821, las Cortes convocaron una Comisión parlamentaria para dictaminar sobre la división del país en provincias. Formada por los diputados Clemencín, Álvarez Guerra, Serrallach, Rovira, Torrens, Navarro Felipe, Villa, Argáiz y Zorraquín, en sesión del 19 de Junio expuso sus conclusiones a la Cámara baja, proponiendo la un total de cincuenta y una provincias, con la capital de la Estremadura Baja en Mérida.

Pero “El Espectador” de 10 de octubre de ese año detalla un debate posterior, descafeinado y con argumentos débiles y sesgados. Aunque es opinión extendida que no hizo nada por su tierra natal, José María de Calatrava fue el ponente —poco afortunado, por cierto— de la proposición en que Mérida se postulaba a esa capitalidad:

“Badajoz no tiene mas que un edificio para las oficinas y en mala disposición, y en Mérida podían estar en casas de alcurnia. Badajoz además de estar en el punto mas distante de la provincia, tiene contra sí la circunstancia de ser no solo plaza de armas sino una plaza fronteriza”,

O sea, la ciudad fronteriza presentaba un perfil de sede de una capitalidad militar indiscutida. El debate se centraba de este modo en la pérdida de habitantes que sufriría Badajoz, a lo que Calatrava rebatía que

“siendo la residencia del capitán general y de la guarnición de esta plaza, resulta que la ponderada pérdida de Badajoz consiste en 20 individuos poco más ó menos de las oficinas, y creerse que estos pocos hombres disminuyen el fomento de Badajoz es un error”

Y volviendo al asunto, se reafirmó el emeritense en que,

no perjudicándose en nada á aquella plaza y conviniéndole a la gran mayoría de la provincia el que Mérida sea capital, creo que las cortes así pueden resolverlo”.

Álvarez Guerra (Juan) fue el más aguerrido valedor de la candidatura pacense, y se opuso a las aspiraciones de Mérida con argumentos carentes de cualquier dato objetivo y cierto, que no pasara por esa cualidad de plaza militar fronteriza:

“En atención a que ni Mérida ni Badajoz están en el centro, y que esta ciudad tiene buen terreno, á que es plaza de armas, a que es una de las principales ciudades de España, ya que tiene muchos edificios capaces para oficinas, opino debe establecerse en ella la capital y no en Mérida”.

El también extremeño Golfín secundó a Juan Álvarez Guerra⁵⁵ agarrándose a una afirmación que acababa de realizar Calatrava,

“que de no haber una precisión absoluta no deben variarse las capitales”, y como “ninguno de los dos pueblos de que se trata se puede llamar central”, y “hay cerca de Badajoz muchos pueblos, y que todos los de la provincia están acostumbrados a esta ciudad, (...) no se dé este disgusto a este pueblo, concurriendo en él ventajas que no tiene Mérida”

Respecto al movimiento poblacional, minimizado por Calatrava, Golfín no se esconde: para evaluar la pérdida real *“no se ha de considerar los empleados, sino los negocios que en ellas ocurren”*.

Calatrava no debió pasar aquel día por su mejor momento como parlamentario y sólo acertó a matizar que

“el señor Golfín ha dado por supuesto que yo he dicho que Mérida está en el centro, pero lo que yo he dicho solo es que Mérida está más al centro que Badajoz”.

Declarado este punto suficientemente discutido se preguntó si para capital de la provincia de Estremadura Baja se aprobaba la ciudad de Mérida que la comisión había propuesto, pero *“no quedando esta aprobada”*. En enero de 1822 la propuesta está cerrada con resultado favorable a Badajoz.

La Diputación pacense se crea unos meses más tarde, en mayo de 1822 y está vigente sólo un año y medio. El sistema constitucional volvía a ser sustituido poco después por el absolutismo fernandino. Apenas quince meses después, los Cien Mil Hijos de San Luis reponen el régimen absolutista y los arduos trabajos quedan en papel mojado. Pero Badajoz continúa al frente de la provincia a la que da nombre.

Muerto Fernando VII, Cea Bermúdez –al frente de un Gobierno que no alcanzó los cien días– intentó pactar con liberales y carlistas y cerrar una división del territorio nacional por provincias y regiones. Con circular de noviembre de 1833 Javier de Burgos, al frente de Fomento, recupera el proyecto de 1822 y con ligeras modificaciones deja el mapa de España muy parecido al que todavía hoy está vigente. Procuraron, por el contrario, no meter el lápiz en las colonias de Ultramar y así se ahorraron conflictos de más enjundia que los que ya habían acabado o iban a concluir en procesos de independencia.

⁵⁵ También alcanzó altas dignidades en el Estado. Fue Ministro del Interior en ese periodo, en el Gobierno del Conde de Toreno.

Pero entre las provincias del territorio peninsular sí que hubo perjudicadas. En primer lugar las que dejaron de serlo en relación a la división de 1822: Calatayud, El Bierzo y Xátiva. En otros casos, se inició una colisión entre ciudades que se creyeron con prevalencia de derechos históricos, geográficos o geopolíticos respecto de otras.

Aunque la división provincial estaba ya cerrada, la comisión mixta continuó evacuando informes y debatiendo sobre el posible traslado de algunas capitales o la desviación de algunas fronteras. De ello dieron fe los diarios de sesiones de 1836 y 1837 como veremos a continuación en el caso de nuestra pugna extremeña. Además de reactivar las pretensiones de Mérida y de Plasencia respecto a Cáceres, se removieron los cimientos políticos de otras ciudades como Almagro, Baeza, Barbastro o Las Palmas en el uniprovincial archipiélago canario.

En Andalucía, Trigueros y Moguer disputaron la capitalidad de la nueva provincia a la recién llegada Huelva, con puerto, pero con menos historia. Y en Galicia, por ejemplo, el cisma alcanzó la categoría de enfrentamiento armado con la llamada *guerra de las dos ciudades*⁵⁶ entre Vigo -que llegó a esgrimir un decreto de capitalidad en 1836- y Pontevedra, que la recuperó inmediatamente después. Esa guerra no llegó a mayores, pero sí que mereció esa calificación porque el 3 de octubre de 1840 se produjo un ataque, con cañones e infantes vigueses, a la vecina *Ponte Veteri*.

El hecho de que De Burgos cerrara también el mapa de las regiones con once, pretendidamente históricas y relacionadas por orden alfabético, enredó más la confrontación en Extremadura, porque la candidatura emeritense se cargaba de peso por su situación geográfica. Un peso engañoso sin embargo, porque relativizado a la provincia, no lo era tanto.

Así pues, en esta segunda oleada, muerto Fernando VII -ya en el período que nos ocupa- y con la nueva división administrativa de Javier del Burgos, *Extremadura* se divide definitivamente en 1833 en dos provincias, Cáceres y Badajoz, con nuevas fronteras. Cada provincia se compone de partidos judiciales (14 en Badajoz y 13 en Cáceres) y un Gobernador Civil o Gefe Político se coloca al frente de su Diputación Provincial. En el caso pacense, se pone al frente a Fernando de la Laguna y Cañedo, que en 12 de diciembre de 1835 pronuncia esta pomposa declaración de intenciones:

“El miércoles 11 quedó instalada la Diputación Provincial, y la provincia de Badajoz sentó la primera base de su prosperidad y su ventura. Ciudadanos que han merecido justamente la confianza de sus representantes, se consagran desde este día, á derramar pródigamente los frutos de sus desvelos sobre sus

⁵⁶ Término acuñado por Villamil, parafraseando a Dickens.

pueblos queridos; todos los negocios de interés local están dentro de sus atribuciones, la aplicación justa de las leyes generales, la promoción de mejoras de reformas de la provincia, todo lo que decida de la suerte de los pueblos, entra en la inspección de las Diputaciones. ¿Cuan perenne manantial de prosperidades no serán las diputaciones de Provincia? Esperad de ella vuestra ventura, laboriosos Estremeños”.

Lejos de comulgar con este nuevo orden que nada cambiaba, el Ayuntamiento decidió reeditar desde Mérida su candidatura mediada la década de los treinta, y eso abrió de nuevo la caja de los truenos en la capital pacense.

Curiosamente el abanderado de la feroz oposición fue esta vez un clérigo que conocía mejor que nadie los timbres de gloria que adornaban la candidatura emeritense. Fernández y Pérez, unos meses antes de fallecer, se dejó la piel en una carta publicada el 16 de junio de 1837 en “El Español”, representando a la Real Sociedad de Amigos del País de Badajoz. Esgrime el sacerdote delirantes argumentaciones sobre la supremacía de los pacenses...

Los habitantes de Badajoz son más dignos que los de Mérida, puesto que ni en amor a la Patria, ni en sentimientos, ni opinión liberal, ni en servicios personales puede aquélla aducir los títulos que ésta; y por consiguiente la dignidad y la justicia que les asiste en el caso, y de que no puede separarse la inmortal Cristina, interesada como el que más en respetar los derechos adquiridos y que sus predecesores han conservado.

...o sobre la situación geográfica de cada ciudad:

El bien de los pueblos tampoco Mérida lo proporciona a Badajoz; pues que si es verdad, que para los pueblos de su Este se halla más central, también lo es que para los del Oeste, ocupa una posición desventajosísima en comparación con Badajoz.

El historiador perpetra también una patética exhibición de lagunas históricas, como afirmar que la de Badajoz “*se pierde en la oscuridad de los siglos*”, hecho curioso en el autor de una *Historia de Mérida*, inédita al final de su vida a finales de ese mismo año.

Afortunadamente, desde el órgano equivalente en Mérida, es decir desde la directiva de la Real Sociedad de Amigos del País emeritense, Bartolomé Romero Leal toma la pluma⁵⁷ para rebatir por puntos el discurso de Fernández y Pérez. Y así, en cuanto a las descalificaciones vertidas:

⁵⁷ *El Español*, Madrid. Sábado 13 de mayo de 1837.

“En el número 547 de su digno periódico veo la indicación que hace su corresponsal de Badajoz con fecha 29 de abril, acerca de haber representado la sociedad económica sobre el asunto de la capital de provincia, con cuyo motivo su corresponsal llama á Mérida caduca, pueblo-ruinas, añadiendo que no ocupa el centro de la provincia; que carece de fortificación y edificios, con otros dislates.

Solo una imaginación estraviada ha podido buscar razones para el establecimiento de una capital en la mayor ó menor antigüedad de los pueblos, propendiendo por los mas modernos; pues entonces la nueva población de Santa Amalia debiera ser la capital, y solo una persona de poco gusto y que no sienta los placeres de los recuerdos históricos, ha podido hablar con desprecio llamando ruinas á las preciosas antigüedades que encierra *Emérita Augusta*. Monumentos de la dominación romana, que esceden algunos á los de Itálica famosa, y que vienen á estudiar no pocos amigos de las artes. Si Mérida fuera capital acaso se harían descubrimientos importantes que quizá darían otras naciones millones por poseerlos”.

En cuanto a la capacidad de acogida de órganos políticos en edificios disponibles, Romero Leal relaciona todos los que, en unos años, acabarán destinados a usos socio-culturales diversos:

“En ninguna ocasión ha sido mas fácil la colocación de las oficinas en Mérida que ahora. Reclamando están que se les destine a algún uso dos conventos de religiosos Franciscos, uno de Dominicos, otro de la congregación de Jesús, uno de monjas de Santa Clara y otro de la Piedad, sin contar el de Santa Olalla que está un poco distante. He aquí la falta de edificios de que habla el corresponsal, sin algunas buenas casas y palacios antiguos. En cuanto á fortificaciones, lejos de ser útiles las consideramos perjudiciales en una capital, porque obstruyen la entrada y salida á toda, ra la facilidad de la comunicación; ea una palabra, que ha de ser lo que se ha de buscar con preferencia”.

Cierra, por último, su discurso con todo lo relativo a la centralidad geográfica:

“A pesar de que su corresponsal se atreve á citar algunos pueblos que están mas próximos á Badajoz que á Mérida, desde ahora nos obligamos á presentar ocho por lo menos mas inmediatos á esta que á aquel por cada uno que se nos cite en orden inverso» Badajoz está aislado en un extremo da la provincia, y Mérida forma crucero en la carrera de Madrid á Lisboa; de Andalucía á las Castillas; de Sevilla á Cáceres, ó vice-versa; de una gran parte de la provincia llamada Tierra de Barros, al mismo Cáceres, donde reside la audiencia territorial, cuya situación hace que puedan los viageros á la vez dirigirse á distintos puntos”.

Huelga decir que, tras esta apabullante argumentación, la capital se mantiene lógicamente en Badajoz. En plena Regencia de Espartero, y para solicitar un órgano educativo para Mérida, Bartolomé Romero Leal adelanta en un artículo de 1841 cada uno de los argumentos que luego esgrimirán otros valedores y que –por otra parte–, son de sentido común en cualquier pensador que hubiera de glosar las excelencias y las ventajas que la capitalidad de Mérida aportaría al progreso extremeño.

Poco después, la cosa iría a más y *El Católico* de 15 de marzo de 1843 recoge un discurso de desprecio a otro intento de recuperar la capitalidad para Mérida:

“Un ayacucho⁵⁸ de Mérida ha escrito una carta al *Espectador* pidiendo que la capitalidad sea trasladada de Badajoz á aquella ciudad. Mérida ha votado casi unánimemente por los ayacuchos. En Badajoz les ha sido contraria la votación. (...) nosotros nos atreveríamos á aconsejar á los emeritenses que no consientan así tan fácilmente por ahora, por la sencilla razón de que la pandilla Gonzalo-Infantina tiene ciertos motivos de predilección hacia Badajoz; que aunque hoy hay un ministro que se llama Calatrava⁵⁹, y estos siempre estuvieron por la capitalidad de Mérida, puede en estas circunstancias de *gabinetes parlamentarios* muchísimo mas un camarillero⁶⁰ que todos los ministros juntos”.

Luego vino la paz y la estabilidad del periodo isabelino, cargado de buenas noticias para el progreso de la ciudad bimilenaria: llegada del ferrocarril, auge de la industria y el comercio, avances demográficos... La correlación de fuerzas giró notoriamente con la Gloriosa y, en 1873, con la separación cantonal durante la I República, solicitó de nuevo la capitalidad del extremeño para la Mérida republicana, con idéntico resultado.

La última convulsión en la época de referencia fue el denominado Cisma de Mérida, una traslación al terreno religioso de esa continua disputa entre las dos poblaciones, con varios curas titulares de Mérida desmarcándose de la autoridad de la Curia pacense.

Otros conciudadanos, sin embargo, se mantuvieron con la tradicional y promulgaron un manifiesto que, según Navarro del Castillo “*firmaban unos cien vecinos y entre ellos recuerdo a la familia Pacheco, que fue la que ofreció su casa, hoy Hotel Emperatriz, para que en ella se pudiesen continuar los cultos por los sacerdotes afectos y sumisos al Obispo pacense*”.

⁵⁸ Ayacucho era todo partidario del general español Baldomero Espartero agrupado en torno a él y que formara parte de la “camarilla” que tuvo una notable influencia durante su regencia (1840-1843) y con el que compartían su orientación liberal-progresista.

⁵⁹ José M^a de Calatrava fue Presidente del Gobierno de 1835-37. Se refiere a Ramón, Ministro Hacienda con Espartero.

⁶⁰ Partidario de reformar la Constitución de 1812. También se les dominó “reformantes”.

El largo combate entre Mérida y Badajoz conocerá diversos asaltos a lo largo del convulso XIX, se proyectará luego al XX con la gran victoria emeritense en la carrera por la supremacía industrial en la provincia durante el desarrollismo franquista y la siguiente por la capitalidad regional en la transición. Tampoco deja de latir en lo que va del siglo XXI, con reiterados incumplimientos como la sede de la Delegación del Gobierno, la del arzobispado o descarados giros de proyectos anunciados ya para la capital regional, como el de la Plataforma logística del Suroeste desviada sesenta kilómetros al oeste del “cruce” de caminos al que aludía Romero Leal.

8. EDUCACIÓN, CULTURA Y PATRIMONIO

A principios del XIX se difundía por entregas en buena parte de los países europeos una publicación muy interesante. Alexandre de Laborde ofrecía en ella⁶¹ las mejores imágenes de la monumentalidad emeritense; pero también retrataba con inusual crudeza los toscos hábitos socioculturales de las clases desahogadas⁶² extremeñas

“... y la desidia que llevan por donde van. No se conoce género alguno de vida disipada; todo es aquí monótono, triste y acompasado. Los ricos y de buena cuna, que en casi todas las demás regiones europeas se entregan a distracciones de sociedad, parecen no conocer o no apreciar este placer en Extremadura. Se frecuentan con dificultad y siempre por casualidad o por necesidad: es la zona de España que depara menos posibilidades a un extranjero”.⁶³

Y no fue el único que percibió esa impresión. En el *Viaje a España* de Mérimée⁶⁴ se repite el juicio crítico:

“La canalla es aquí inteligente, graciosa, llena de imaginación y las clases elevadas me parece que están por debajo de los clientes parisienses de cafetín y ruleta. No sé si los prejuicios y la necedad de la gente bien se deben a la semieducación que reciben”.

⁶¹ Laborde, A., comte de –Voyage pittoresque et historique de l’Espagne/par Alexandre de Laborde; et une société de gens de lettres et d’artistes de Madrid– Paris, Imprimerie de Pierre Didot l’aîné (Edición por entregas chez H. Nicolle), 1806-1820.

⁶² Laborde describe un panorama social inmóvil, aún más negro para las clases desfavorecidas, con pobres alimentados como animales, esclavizados al servicio del señor o en eterno pastoreo que les aleja de los derechos ciudadanos.

⁶³ Caballero Rodríguez, 2004, El *Voyage de l’Espagne* era fruto de la formación vasta y enciclopédica de su autor, uno de los epígonos de la excesiva y exquisita nobleza de los salones franceses dieciochescos, pasada –a estas alturas– por las armas de la Revolución. Pero también aporta el testimonio de uno de los prebostes culturales de la época napoleónica y de las décadas siguientes, hasta su fallecimiento en los comedios decimonónicos.

⁶⁴ Carta a Albert Stapfer, Sevilla, 4 de septiembre de 1830.

A partir de la expulsión del invasor, la España fernandina insistiría en los errores del pasado, a vueltas con el oscurantismo y la Inquisición que el país había comenzado a superar durante el reinado de Carlos IV y gobierno del denostado Godoy. Sin embargo, a la muerte de Fernando VII, y tras la Regencia, Isabel II daría paso a las transformaciones liberales que facilitarían nuevas formas de ocio a la ciudadanía, menos dependiente —en parte— de los antiguos amos de la tierra amortizada.

Habrían de pasar unas décadas para que esas distracciones burguesas, hoy tan fáciles de entender, se abrieran paso entre las arraigadas y recias costumbres religiosas del Antiguo Régimen. En época isabelina, como decimos, la música se separó por fin de las iglesias, el teatro de los autos sacramentales, y el baile de los salones hacia los comedios del siglo.

A partir de ese momento, en nuestra ciudad como en otras muchas, los espacios sacros servirían para el esparcimiento de los aficionados a las artes o las letras, casos de Sta. Clara o Sto. Domingo. El resto se dedicaron a reparar las carencias de servicios públicos que venimos abordando: el Convento de Jesús para Hospital, el de San Francisco para Casa de Dementes.

8.1. LAS REFORMAS LIBERALES, LA MÚSICA Y EL TEATRO

Será pues, a partir de los años 40, con la liberación de locales antes sagrados para usos municipales⁶⁵ cuando coincidan necesidad de expansión recreativa y oferta disponible. Así, en unos pocos años se produce un asombroso giro que a los ojos de un espectador neutral⁶⁶, francés como los citados, supone una paradójica revolución cultural en la sociedad madrileña: *“En 1809 hubiéramos tenido dificultades para encontrar en la ciudad diez casas con piano; acaso hoy no se encontrarían diez que se privaran de él”*.

Barcelona⁶⁷ presenta unas credenciales semejantes, con la música arraigada *“de un modo prodigioso (...) todo el mundo tañe, todo el mundo pulsa y todo el mundo canta”*.

Puede afirmarse que la melomanía, en sus diversas manifestaciones y asociada a los distintos espectáculos, coloniza durante el segundo tercio del XIX todos los espacios de diversión de los burgueses españoles. Cafés, teatros, y centros públicos van cayendo ante el empuje de todos estos colectivos socioculturales, con especial celeridad en los grandes núcleos urbanos.

⁶⁵ Los mismos locales que, según la candidatura pacense, faltaban a Mérida para ser capital.

⁶⁶ A.L.A. Fée, *L'Espagne a 50 ans d'intervalle*, Paris-Strasbourg, Veuve Berger-Levrault et fils, 1861, 114, citado en Lecuyère, Marie Claude, p 49. Traducción libre del francés por el autor.

⁶⁷ Gorchs, T., 1848, *El libro verde de Barcelona*. Barcelona, 63-64.

En las capitales y poco a poco en ciudades menores, entre 1838 y 1850 se crean liceos musicales y sociedades análogas que otorgan marco nacional a la situación que vamos a desarrollar en Mérida. Es éste el momento en que se aquilata, un poco tarde para España, el paso del Antiguo Régimen a la Ilustración y queda

“...sustituido el ambiente de la fiesta barroca por una moral docente, que pretende hacer del teatro una prolongación, incluso física, del pensamiento burgués dominante. El teatro se convertía, pues, en el gran medio de distracción de la burguesía, además de configurarse como uno de los símbolos más emblemáticos de la cultura del XIX en toda Europa. Así, la imagen teatral del período es la que ha pervivido hasta la actualidad, a pesar de algunos importantes cambios estéticos del XX”⁶⁸.

El mundo del teatro también conocería un inusitado auge en Mérida y como era de esperar, los ojos de los jóvenes aficionados al arte de la musa Talía, entre los que figuraban representantes de la nobleza y la nueva burguesía, se pusieron muy pronto en un local muy céntrico –vecino, diríamos por afinar– de sus respectivos domicilios o palacetes familiares: el convento e iglesia de clarisas de la C/ de Sta Julia, edificados a mediados del XVI y sitios en una plazuela entre los Palacios de los Vera y los Mendoza, el Hospital de San Juan de Dios y el Arco de Trajano.

Convergen en esa dirección los apuntes coetáneos de Tomás Madoz⁶⁹, detallando la situación del ocio recreativo emeritense mediado el XIX: “*Cuenta [...] un teatro en el exconvento de monjas de Sta. Clara, establecido por una sociedad; un café y billar*”.

El inmueble, que prestó servicios religiosos hasta la Desamortización, pasó a servir para otros cometidos por espacio de ocho décadas. Durante los primeros años, el uso de la nave central de Santa Clara como espacio teatral tuvo un recorrido en precario, más cerca de un aventajado local de ensayo que de una sala digna. Otras dependencias del predio se destinaban a usos aún más prosaicos –almacén de harinas, por ejemplo– y alguna más a escuelas municipales.

Con el advenimiento del ferrocarril y el despegue de la Edad de Plata de la cultura emeritense, ese espacio se transformaría –como veremos a continuación– en un precioso teatro a la italiana, escenario de los ocios y negocios de la pujante burguesía emeritense, que recogería los avances del periodo liberal, para proyectarlos a un futuro de liderazgo regional.

⁶⁸ Romero Ferrer, A., 2005, La escena del siglo XIX, “domicilio de todas las artes” Anales de literatura española, ISSN 0212-5889, n.º 18, (Ejemplar dedicado a: Romanticismo español e hispanoamericano. Homenaje al profesor Ermanno Caldera / coord. por Enrique Rubio Cremades, 317-328.

⁶⁹ Madoz, P., 1850, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España* - Tomo XI, voz Mérida, 389.

8.2. LAS ESCUELAS MUNICIPALES

La educación tardó aún más en ponerse a una altura digna. El viajero y artista francés varias veces citado *ut supra*, Alexandre de Laborde, también certificó a primeros del XIX que en Mérida “no hay ni escuelas, ni institutos, ni establecimientos de ningún género para la instrucción pública. Se podría incluso afirmar que la indolencia de sus habitantes supera los límites de la indiferencia”. Aunque no era del todo cierto, la mirada del europeo buscaba colegios o liceos, edificios públicos destinados a que los jóvenes recibieran una instrucción reglada. De ahí el estrepitoso vacío.

El porcentaje de analfabetos y la *ratio* docente/alumnado era prácticamente idéntica al principio y al final del periodo que estudiamos.

Lógicamente las medidas desamortizadoras no sólo tuvieron efecto sobre la propiedad de la tierra; otros temas muy sensibles se vieron afectados por esa batería de leyes que apartaban a la Iglesia del ejercicio de su “obra social”:

“La desamortización eclesiástica en marcha acabó con la caridad de la Iglesia y con su estructura educativa. En consecuencia, el estado liberal tuvo que hacerse cargo en exclusiva de la beneficencia, la sanidad y la instrucción pública. Y buena parte de esas cargas recayeron en la Diputación: hospicios, hospitales, instrucción pública (sobre todo la secundaria), más su participación en las obras públicas, actividad esencial para el progreso del país”⁷⁰.

Sólo en el convento de los dominicos se instruía a los más inquietos jóvenes eme-ritenses, por supuesto en el ámbito religioso y cultural propio de la orden de Sto. Domingo, uso que tras 1836 persistió como Aula de Latinidad, una vez desamortizado el edificio.

Para el conocimiento detallado de la educación en este periodo, con la carga económica vertida ya sobre las arcas del consistorio, remitimos al excelente trabajo de Pulido Romero (1984). En todo caso, la implantación de esas escuelas municipales –cuatro, dos de niños y dos de niñas– se produce tras la reforma de Moyano, mediado el XIX, y sólo las dos últimas décadas ven a Mérida liderando esa importantísima faceta de progreso.

Bien es verdad que mediados los años cuarenta, la llegada de un bullidor personaje de la nobleza militar, “*glorioso resto de Trafalgar*” según rezaba su esquila, enriqueció el panorama educativo. Don Luis de Mendoza, ofreció clases gratuitas de dibujo en los salones de Sta Clara y presidió desde su fundación en 1842 la Real Sociedad Económica

⁷⁰ Naranjo Sanguino, M.A., *Historia de la Diputación de Badajoz, 1812-2000*.

de Amigos del País de la localidad. Con él y algún destacado compañero, las artes plásticas y –de paso– la inquietud y el respeto por las antigüedades emeritenses, encontraron sitio en la nobleza decadente. De su producción, el retrato del General Espartero que regaló al Ayuntamiento o “El banquete del Rey Baltasar” que todavía adorna la Alcaldía y acaba de ser restaurado.

8.3. DECADENCIA DE LA ANTICUARIA

Aunque parezca paradójico y extraño, el parón histórico, el estancamiento que generó la pérdida de las dignidades capitalinas desde el final de la dominación musulmana, fue el más sólido refuerzo para la preservación del Patrimonio emeritense.

Ese crecimiento cero de la ciudad, que en contadas ocasiones desbordó la línea extramuros del recinto romano, permitió un cierto abandono y un expolio parcial de las ruinas –sí–, pero no fomentó las tentaciones de demolición que en casi todas las urbes semejantes se fueron sucediendo en la diacronía.

En época contemporánea y para nuestra fortuna, algún imponderable detuvo a finales del XVIII las excavaciones de Villena Mozinho, antes de hallar las joyas de la Arqueología que la Providencia reservó a Mérida y Macías en 1910. Si la tierra hubiera parido esas maravillas en aquel momento, hoy podríamos ponernos en la cola de los pueblos que reclaman a los grandes museos de las potencias del XIX lo mejor de su Historia, arrebatado por el dominio militar napoleónico o el colonialismo británico.

Precisamente en los años inmediatos a la salida de los franceses, el ya citado político y publicista galo Alexandre de Laborde, estaba desplegando por media Europa y a sus expensas, la mejor campaña publicitaria sobre las riquezas monumentales de Mérida que jamás podría haber diseñado gobierno alguno.

Por fascículos y con la entrega de hermosísimas láminas, entre 1816 y 1820 los europeos conocieron las bellezas que las carretas del general Soult y sus afanes de expolio se dejaron atrás para siempre.

Mariano José de Larra se detuvo como vimos en Mérida en 1835, de paso hacia Lisboa, pero con tiempo suficiente para plasmar las mejores páginas⁷¹ sobre la conservación del patrimonio romano en la primera mitad del XIX. Bien es verdad que sus planteamientos anuncian la irremediable decadencia del yacimiento emeritense, y el traslado sistemático de las mejores obras de arte a otros museos en capitales de superior rango:

⁷¹ Larra *Revista Mensajero*, n.º 91, 30 de mayo de 1835.

“El arco de Trajano, colocado en el centro de la actual población, está en buen estado, y lo que me asombró fue encontrar en dos nichos laterales de su parte interior dos estatuas de mármol blanco, de un trabajo acabado y del gusto griego más puro, considerablemente maltratadas, en verdad, pero muy capaces de lucir como dos trozos antiguos de primer orden; y digo que esto me asombró por dos razones: primera, porque en Madrid creo haber visto un museo de escultura extraordinariamente pobre; segunda, porque la posteridad de los romanos se divierte en acabar de desmontar a pedradas la obra de algún Fidias del Imperio”.

Pero afortunadamente el escritor costumbrista dio cuenta también del hallazgo de un mosaico y de su penosa conservación, augurando un final no menos indeseable a corto plazo. Fue el gobernador militar D. Mariano de Albó el que descubrió el citado pavimento allá por noviembre de 1834, y dio a continuación traslado a la Real de la Historia.

El equipo de académicos que informa al efecto –Canal, Mussó y Cortés– se admira sin recato de ello⁷²: *“primeramente debemos elogiar el esfuerzo y el zelo (sic) de aquel digno gobernador, tal vez único en la especie, a quien por lo mismo juzgamos acreedor a ser contado entre los individuos de este respetable cuerpo”*.

No obstante, el gobernador reconoció la imprescindible colaboración del presbítero D. Antonio Carril y del Ayuntamiento, que detuvo las obras y financió –siempre según aquél– las obras de excavación.

Mucha importancia y repercusión debió alcanzar en la Corte el serial del mosaico y la excelente disposición de los locales, para que dos años más tarde, en 1838, se creara un Museo de Antigüedades en Mérida –localidad de apenas 3.500 habitantes– por Real Orden y también el precedente de la Subcomisión de Monumentos⁷³. A Mariano de Albó le valió su gestión el nombramiento como académico correspondiente en mayo del 38. Sin embargo el Museo emeritense, como tendremos tiempo de observar, dispuso muchos años de mejores voluntades que de partidas presupuestarias.

Una Real Orden de 1838 dispuso, pues, la creación de un Museo en Mérida⁷⁴; otra del mismo año, la cesión “para depósito de Antigüedades” del convento de Santa Clara. Poco después, a Cardero, Gefe Político o Delegado de Gobierno en la Provincia se le

⁷² CA/BA/9/3931/11(2) - Informe de 18 de febrero de 1836.

⁷³ Sabemos que arranca con fuerza este órgano local, porque no tarda demasiado en oficiar a la Real Academia de la Historia buscando soluciones sobre el pavimento de la casa del Mitreo –que así se denomina en la época–.

⁷⁴ Se hizo efectiva en 1848. El Museo Arqueológico Nacional, sin embargo, arranca dos décadas después, en 1868. Isabel II lo crea el 18 de marzo de 1867.

adscribe a un ilustradísimo funcionario para tirar de esas grandes aventuras culturales, Ivo de la Cortina, que además del celebrado plano que citamos *ut supra*, conoce a fondo el yacimiento emeritense, antes de ser prematuramente trasladado a Itálica.

La indudable inquietud cultural de este *Gefe*, al que Mérida homenajeo hacia el fin de siglo poniendo su apellido a la calle que baja a la estación ferroviaria, apuntó a las excavaciones como medio de progreso. Bien es verdad que los recursos que preparó al efecto no fueron los más apropiados. Pretendía sacar los fustes, los capiteles y la Ceres que finalmente extrajo Macías Liáñez en el XX, dando pico y pala a un centenar de presos del penal pacense. Así se puede leer en un documento⁷⁵ de 1840 que habla del “*Informe de una Comisión sobre la solicitud del Gefe Politico de Badajoz, que pedia al Gobierno una Brigada de 100 presidiarios para emplearlos en las excavaciones de Mérida*”

Como era de esperar, la docta corporación responde que

“no cree que sea el medio más acertado el de emplear presidiarios en unos trabajos que es preciso afrontar con el mayor cuidado y cierta delicadeza en la maniobra, para que no destrocen con el pico y azadón los objetos preciosos que se encontraren. Esta clase de empresas requiere además de una particular dirección, que no es fácil conjugar con la grosería, tosquedad y procederes brutales de estos forzados operarios”.

Tampoco esta vez se llevó a cabo la excavación, porque “*cuando ya el cuerpo provincial había acordado facilitar diez mil reales para empezar los trabajos, y cuando solo faltaban tres ó cuatro días para que una brigada de presidiarios marchara á situarse en Mérida, y se dedicara á las excavaciones, la Revolucion de setiembre de aquel año, frustró tan lisongéras esperanzas, y volvieron á yacer en el olvido, aquellos suntuosos edificios*”⁷⁶.

Sin embargo no pasa mucho tiempo hasta que por aquí transita el siguiente ilustrado, académico cacereño por más señas, tomando unas notas magníficas sobre la epigrafía urbana y el estado de todos los monumentos locales. Hablamos en esta ocasión de D. José de Viú que publica en 1846 su *Colección de inscripciones y Antigüedades de Estremadura*⁷⁷.

De Viú dedicó veinte páginas a las lápidas repartidas por la localidad, con su situación expresa en muchos casos. La mirada del viajero cualificado ahora se dirige a la piedra escrita y traslada una idea de profusión de estos elementos en la vía pública, como reaprovechamiento de mármoles, y como blasones de nobleza en quienes los valoran.

⁷⁵ R.A.H.: Expte. CAIBA/9/3931/11(14).

⁷⁶ Semanario Pintoresco Español. 361 y 362. Año VIII, 12 de noviembre de 1843.

⁷⁷ De Viú, J., 1846, *Colección de inscripciones y Antigüedades de Estremadura*. Imprenta de Concha y Compañía Cáceres.

Esa prevalencia de los epigrafistas arrastra a los estudiosos locales en la misma dirección. Hübner y Fita orientarán en años venideros a los Monsalud, Plano o Gutiérrez a trabajar con calcos.

Aunque el expolio continúa en goteo permanente, la colección emeritense de arte romano quedaría a modo de Almacén de Antigüedades por algunos años, los que van entre la creación efectiva del Museo (1848) y la de las Comisiones Provinciales de Monumentos (1867-69).

Según todas las fuentes primarias⁷⁸, las condiciones del yacimiento estaban ya definidas y quien había de liderar la primera Subcomisión pujante, ocupaba también lugar destacado en el ámbito sociocultural:

“La antigua Emérita Augusta, ofrece realmente en sus ruinas, y en lo que oculta el suelo de su comarca, inmensas preciosidades monumentales; con ligeras exploraciones se hallará lo mucho ignorado que resta de sus templos, acueductos, anfiteatro, circo y naumaquia, mosaicos, bustos y trozos marmóreos; siendo muy fundada la esperanza de hallar estatuas, pilastras y relieves”.

Luis de Mendoza lideró ya los primeros impulsos en 1843 de la Sociedad de Monumentos, antecedentes de las Comisiones provinciales y de la Subcomisión emeritense. También presidió desde aquel año la Real Sociedad de Amigos del País.

El nacimiento efectivo de la Subcomisión de Monumentos emeritenses en febrero de 1867, se concreta el 15 de abril del mismo año. Famosas fueron las palabras del marino y artista con ocasión del acto inaugural, “*Dejad a los siglos ver siempre ruinas*”⁷⁹.

Emeritenses: el mundo es todo ruinas, los terremotos, los volcanes, los elementos y el tiempo las producen constantemente; pero las Ruinas causadas por el hombre son las más sensibles, porque está en su mano el evitarlas...

Dejemos a los siglos ver siempre ruinas. Ni los ferrocarriles, ni el vapor, ni la electricidad, ni todos los adelantos futuros podrán ser suficientes a impedir que otros griegos destruyan otra Troya, ni que nuevos Galos remuevan los escombros de la antigua Lutecia.

Esas frases constituyen su declaración de intenciones. Concitaban así, al común de los emeritenses para que se sumaran a una nueva manera de tratar las piedras viejas para ayu-

⁷⁸ Revista de Bellas Artes e Histórico Arqueológica. Tomo III. 10 de Mayo de 1868, n.º 80.

⁷⁹ Para conocer a fondo ese discurso y el momento que la ciencia Anticuaria vivía en nuestra ciudad, recomendamos encarecidamente el excelente trabajo de Morán Sánchez, C.J., 2009, *Piedras, ruinas, antiguallas: visiones de los restos arqueológicos de Mérida, siglos XVI a XIX*. Junta de Extremadura, Mérida.

darles a que la subcomisión “*conservara lo poco que en el día existe y explorase la inmensidad de objetos históricos y artísticos que ocultan las grandes ruinas de la capital de la Lusitania*”⁸⁰.

En esos años, Mérida comienza a atraer el interés de la Anticuaria nacional de manera destacada y como ejemplo la Revista de Bellas Artes⁸¹ (Madrid. 1866) anuncia una colección de planos topográficos denominados “Arqueología monumental de la Península ibérica”, que recoge

“las más notables ciudades de origen remoto, cuyas ruinas interesa visitar al arqueólogo ó al historiador. Principiaremos en los primeros días de junio la publicación con el plano topográfico de Mérida, *EMÉRITA AUGUSTA*, capital en el tiempo romano de la provincia *lusitana*; al que damos preferencia, porque establecida la vía férrea por su término desde Lisboa á Madrid, interesa á las dos monarquías hermanas conocerle, y por honra de entrambas estudiar sus restos. A España le toca cuidar muy especialmente de su conservación”.

También por entonces, Romero Leal consiguió una subvención estatal para excavar las antigüedades locales, pero la aprobación llevaba importantísimos inconvenientes en su letra pequeña. Los objetos hallados en esas campañas deberían pasar a formar parte del nuevo Museo que se construía en la Capital del Reino, listo finalmente en 1868. Afortunadamente, medió la Gloriosa y tampoco en esta ocasión se acometió la obra. Continuó así la suerte para el conjunto monumental emeritense, que huyendo involuntariamente de las excavaciones en el XIX, consiguió preservar y anclar luego a nuestro territorio las riquezas arqueológicas que de él habrían de salir.

Hasta los años ochenta el devenir de la ciencia anticuaría en Mérida fue tan precario como en los siglos anteriores. La carencia de un líder conservacionista a la muerte del marino y artista Luis de Mendoza (1869), hizo mella en el tratamiento de los nuevos hallazgos.

Alonso Pacheco y Blanes, ya hacia el final de su vida e inmerso en política y negocios, no tenía ningún reparo en coleccionar las mejores piezas o remitir otras en cajones hacia la Academia en Madrid o a la Comisión de Badajoz, siguiendo la jerarquía política en lugar de aprovechar –como hicieron sus sucesores– la singularidad operativa de la Subcomisión emeritense para retener en el penoso Museo u otras instalaciones, al menos lo que ocupa poco espacio (monetario, utillaje, cerámica...) y lo más granado que paría la tierra.

Piezas de notable importancia engrosan hoy otras colecciones museísticas por no haber hilado fino en esos años 60, 70 y primeros ochenta. Como ejemplo, valga el ha-

⁸⁰ Revista de Bellas Artes e Histórico Arqueológica 10 de mayo - *Íbidem*.

⁸¹ Número 36, de 9 de junio de 1867.

llazgo de una interesante estatua –el lar de Mérida– que acabó en el Museo de Badajoz. En 1873, a poniente del corralón de Alonso Pacheco (actual Avda. Fdez López) aparecen también un horno y muchos barros. “Desgraciadamente no se coleccionaron estos hallazgos”, dice Mérida en el XX. Plano y García fue más explícito, en época contemporánea al descubrimiento: esas vasijas las fueron partiendo o repartiendo los chicos con toda impunidad; como afirmaba en sus *Ampliaciones*, sólo quedó en el Museo “lo que nadie quiso llevarse”.

9. LA REVOLUCIÓN EN LAS COMUNICACIONES

La situación en materia de comunicaciones a mediados del XIX era tan penosa, como hemos visto, que llegaba el momento de subirse al progreso o perder definitivamente cualquier opción de seguir unidas –aunque fuera en el furgón de cola– al resto de regiones españolas en comercio e industria.

Ya en 1852 un emeritense de adopción escribe su batalla parlamentaria a la prensa nacional⁸² con un discurso certero, que habría de mantener a lo largo de su vida política mientras libraba dura batalla parlamentaria.

“Sabido es, por último, que la falta de buenos, rápidos y económicos trasportes que ha afligido á nuestras provincias, y la incomunicación casi absoluta en que han estado con los demás países de Europa, han cerrado á la producción toda clase de estímulos, y obligado á nuestros agricultores a trabajar lo puramente necesario para satisfacer las necesidades *naturales* de sus familias, únicas que hasta ahora les han sido conocidas.

(...)

Cuando en todos los ámbitos de la Península se levantan millares de voces aclamando el progreso industrial, simbolizado actualmente en los caminos de hierro; cuando por todas partes, desde la ciudad mas populosa hasta la mas oscura cabaña, no domina otro pensamiento que el de inaugurar una época de esplendor y gloria para la agricultura, las artes y el comercio; cuando en el ánimo de los españoles se encuentra la idea de procurar el refinamiento de todos los goces sociales por medio del estudio, de la constancia y del trabajo, preciso es que en la provincia de Badajoz se intenten en varios ramos del saber humano algunas saludables reformas, aun cuando solo sea para que no se diga de sus moradores que quieren permanecer estacionarios en medio del general progreso”.

⁸² El Heraldo de la mañana, 27-11-1852 publica una carta fechada en Mérida, a 17 de noviembre de 1852 por el presidente de la RSEAP, Bartolomé Romero Leal.

En Cáceres, por ejemplo, vio la luz un curioso folleto⁸³ que analiza con parámetros coetáneos, la peligrosa disyuntiva:

Las provincias de Extremadura atraviesan hoy esos momentos críticos que alcanzan todos los pueblos, cuando están á punto de decidirse las graves cuestiones llamadas á fijar un desconocido porvenir. Hasta ahora se ha mirado con criminal desdén el pasado, el presente y el porvenir de este feraz suelo. (...). Del porvenir nada es posible fijar: la resolución que se dicte por el Gobierno de S. M., acerca del asunto que de algún tiempo á esta parte ha despertado más la atención del país, será el sello que se imprima de salvación ó de muerte para nuestro bienestar futuro.

Y todo eso es constatable. Se superponen los adelantos y todos llegan al mismo tiempo, lo que hace intuir a los ilustrados de cada ciudad que, o se está presto en las reivindicaciones, o el progreso pasaría de largo:

“Aquí, donde apenas existen las vías de comunicación, que son, por decirlo así, el alma del comercio, el medio más seguro de fomentar la riqueza de los pueblos, aquí, se piensa y se discute acaloradamente el establecimiento de una línea férrea, que desarrolle la industria, la agricultura, el comercio y las artes, casi desconocidas entre nosotros.

De un solo golpe quiere recuperarse el tiempo perdido; de un solo vuelo remontarse á la elevada cima de la moderna civilización europea. Y como para que los hechos sean la explícita (sic) manifestación de ese vehemente deseo, todo se emprende á la vez, todo se quiere construir á un tiempo mismo, carreteras, caminos vecinales y ferrocarriles, las tres necesidades más perentorias de Extremadura, porque, una vez satisfechas, el acrecentamiento de nuestra riqueza será una consecuencia precisa, lógica, infalible”⁸⁴.

9.1. EL TENDIDO FERROVIARIO

De la Década Moderada y el Gobierno de Narváez datan los primeros escauceos para el diseño de las líneas ferroviarias que habrán de converger en Mérida y darle a la ciudad “dormida en brazos de un gigante” el argumento que le faltaba para recuperar el pulso. La prensa de 1845⁸⁵ atestigüa, con datos procedentes del extranjero, los difíciles equilibrios societarios entre capitalistas británicos y franceses:

⁸³ Francisco Liberal y Carrera: “Breve reseña sobre los ferro-carriles proyectados en las provincias de Extremadura”. Imprenta de los Sres. Bello Hnos. Cáceres 20 de Octubre de 1861.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ Diario Constitucional de Palma de Mallorca, 12-08-1845.

“Leemos en los periódicos ingleses de 21 de julio un anuncio de la compañía del camino de hierro del centro de España participando á los accionistas que á consecuencia de haber abandonado Mr. Juequeau el proyecto de camino de hierro de Madrid á Cádiz que se le había concedido, iba aquella compañía á tomar por su cuenta la ejecución del importante ramal de Madrid, Aranjuez y Toledo que llegará á ser la cabeza de la línea de Madrid á Mérida y Badajoz”.

Podemos observar también que, en ese momento inicial del proyecto, la provincia de Ciudad Real no aparece en el trazado. Pero sobre todo, y en lo que nos concierne, que comenzaba a despejarse qué ciudad extremeña ocuparía el papel de nudo ferroviario del suroeste peninsular.

“Por otro lado, la próxima realización de la línea de Mérida a Sevilla y Cádiz concedida á una compañía francesa llegará á completar la gran comunicación de Madrid á Cádiz por el Camino mas directo y mas fácil, reemplazará con muchas ventajas el proyecto ya abandonado del camino trazado, atravesando la estéril provincia de la Mancha y las escabrosidades de Sierra-Morena. Finalmente la ejecución que parece igualmente cercana del ramal de Badajoz á Lisboa reunirá á las dos capitales de la península entre sí y con el puerto de Cádiz por Mérida y Sevilla”.

Fue precisamente el extremeño Juan Bravo Murillo quien apostó por Mérida primero como Ministro de Comercio y acabó presentando como Jefe de Gobierno su proyecto de ley sobre ferrocarriles a las Cortes el 3 de diciembre de 1851, en plena Década Moderada. Estimaba que ese trazado sería poco más o menos costoso que el que la hubiera hecho discurrir por Despeñaperros y *“daría facilidades para la exportación de la inmensa riqueza agrícola y ganadera de esta región”*⁸⁶. El veterano político, que conocía además los pulsos de su tierra natal, cuidó el detalle de procurar que desde Mérida saliera un ramal hasta Badajoz.

Pero tras la dura pugna de mediados de los 50, Cáceres saldría severamente perjudicada. Sólo Mérida y Badajoz llegaron a tiempo al reparto de esa tarta ferroviaria y resultaron igual de agraciadas en el de carreteras y caminos. El protagonista fue el citado Romero Leal, si atendemos al artículo publicado por Pedro María Plano⁸⁷ en prensa nacional:

“Algunos años antes (en 1858) el Sr. Romero Leal, diputado por primera vez por Mérida, reñía ruda batalla parlamentaria, apoyando otro proyecto de ley

⁸⁶ Bullón de Mendoza, A., 1968, “La línea directa entre Madrid y Sevilla se proyectó por Mérida”, *Revista de Férias*. Mérida.

⁸⁷ Pedro María Plano, el día 31 de marzo de 1884. El primero de abril fue la inauguración oficial de la línea de Cáceres a Sevilla por Mérida.

para que se concediese la construcción del ferro-carril de Ciudad- Real á Badajoz, que tenazmente combatida, triunfo por solo 16 votos de mayoría, viéndose al poco tiempo cruzar el rico suelo extremeño las locomotoras, que despertaban del letargo á sus habitantes, avisándoles había llegado el día de emprender otra marcha y de entrar en las corrientes de la civilización”.

Y luego volvió a serlo a la hora de sumar el otro eje, el norte-sur, la ancestral Ruta de la Plata, añadiendo de paso a Cáceres en la nómina de beneficiados. Reproducimos el texto íntegro por ser fuente primaria y por venir de autor⁸⁸ contrastadamente avezado en su época y en estas materias:

“En el año de 1863, el Sr. D. Bartolomé Romero Leal, ilustre diputado por Mérida presentaba en el Congreso una proposición de ley, para que se otorgase la concesión de un ferro-carril, que partiendo de Mérida y pasando por Cáceres, Plasencia, Béjar, Alba de Tormes y Salamanca, empalmase en Medina del Campo con el de Madrid, considerando que así se haría un complemento de la línea de Mérida a Sevilla (autorizada ya en aquella fecha), poniendo en comunicación directa las provincias del Norte con las del Mediodía, á fin de facilitar y abreviar el cambio de productos entre Irún y Cádiz, Igualmente une entre el primer punto y la frontera de Portugal.

Notable pensamiento el *del Sr. Romero Leal*, que con su realización hubiera traído inmensos beneficios, consiguiendo al propio tiempo una aspiración nobilísima en favor de Extremadura, y especialmente de Mérida, á la que llama su querida patria, aspiración de la que nunca hizo alarde; antes al contrario, procuró ocultarla con verdadera modestia, pasando desapercibida para la mayor parte de sus compatriotas.

Se comprenderá, por lo expuesto, que al pretender después la gran línea transversal de Mérida á Medina del Campo, estando ya aprobada la de Mérida á Sevilla, quedaban ambas Extremaduras cruzadas con dos importantes vías, constituyendo Mérida el centro de ese cruce, circunstancia que sentaba los cimientos de una nueva era, para que la antigua Emérita Augusta, la que fue el asombro de las generaciones pasadas, renaciese de sus cenizas al cabo de ocho siglos, desde que la destruyeron los árabes casi por completo.

Todo quedó postergado á causa de las contiendas políticas”.

Para Mérida, esas actuaciones de Romero Leal provocaron un rosario de ocasiones especiales que se fue desplegando en los años siguientes, como veremos a continuación.

⁸⁸ Pedro M.^a Plano, *Ibidem*.

9.2. LAS CARRETERAS

Y afortunadamente por ahí fueron también los derroteros en el diseño nacional de las carreteras. Un cuarto de siglo más tarde del artículo de Larra, el 11 de diciembre de 1860, se produce una curiosa sesión en el Congreso de los Diputados, en el marco de una Comisión de Obras Públicas. Otra vez Romero Leal, nuestro representante allí, tras obtener varios éxitos en su combate por las líneas de ferrocarril, expone que la provincia de Badajoz, la más extensa del país tiene sin embargo la mayor necesidad de carreteras:

“Por causas especiales tiene un atraso notable la de primer orden⁸⁹ de Madrid a Badajoz, que es también la línea de Portugal. No es mejor el estado en que se encuentra la de Badajoz a Sevilla, que como saben todos los señores Diputados es de una importancia inmensa para aquel país; y respecto a las carreteras de segundo y tercer orden son muchas las que hay necesidad de construir con arreglo al proyecto general; pero no tengo noticia de que ninguna se haya estudiado por completo”.

Cierra su intervención el vecino e hijo adoptivo de Mérida, solicitando se asignen más ingenieros o arquitectos redactores de proyectos y más fondos en consecuencia.

La respuesta del Ministro de Fomento –a la sazón el marqués de Corvera, Rafael de Bustos y Castilla-Portugal– no deja de remover la bilis todavía hoy, siglo y medio después, porque se parece estrepitosamente a otras respuestas y a idénticos desaires que hemos vivido y aún viviremos en nuestro presente:

⁸⁹ A principios del siglo XIX prácticamente los únicos caminos que estaban normalizados eran los que conectaban la capital con las ciudades de la periferia, principalmente costeras. Su denominación era sencilla, “de Madrid a...”.

En el ejemplar n.º 1.565 de la Gaceta de Madrid, antecedente del actual Boletín Oficial del Estado, de fecha 18/4/1857, se da un paso más en la normalización de las carreteras, obligando a la colocación de hitos kilométricos en los mismos, con el fin de mejorar la explotación de los mismos.

Con este doble dato, denominación de la carretera y punto kilométrico, se consigue determinar el punto exacto del camino donde sea preciso conocer algo o realizar alguna acción determinada, ya sea relacionada con la conservación o con la explotación.

En esta misma publicación se determina también, dado el carácter radial de los caminos aludidos, el punto origen de los mismos, mediante *“una losa que se ha colocado en la Puerta del Sol de Madrid, en la prolongación del eje del Ministerio de la Gobernación y a 10 metros del plano que forma el zócalo de la parte central del edificio”*. También se indica el trazado de los diferentes caminos, desde su origen hasta la salida de Madrid. Así, para el camino “de Madrid a Badajoz”, precursor de la N-V, indica que su trazado discurre *“por las calles Mayor y de Esparteros, Plazuela de Santa Cruz, calles Imperial y de Latoneros, Puerta Cerrada y calle de Segovia a la puerta del mismo nombre”*.

“Los nombres de las carreteras de Extremadura” Emilio M. Arévalo Hernández III Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería del 15 al 30 de Septiembre de 2015. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5714783.pdf>, 09.03.17.

“Generalmente en las provincias del mediodía y del Oeste de España es donde menos se ha trabajado; y esto depende, como digo, del carácter de sus habitantes; tienen menos actividad o menos fortuna en sus gestiones”.

Ante la agresión, perpetrada aún en nuestros días, Bartolomé Romero Leal no pierde la compostura y recuerda que los proyectos, las obras públicas, se deciden por los gobiernos para los cuatro puntos cardinales del mapa, y se ejecutan con fondos nacionales y por contratas. Nada tiene que ver todo eso con los naturales de la región beneficiaria.

A esa afrenta de la realidad diaria, el marqués de marras añadió la guinda del menosprecio xenófobo, lleno de prejuicios y desdén, que seguimos soportando. Afortunadamente Romero Leal seguía siendo el paladín de nuestros intereses y no faltaría a ese cometido hasta su muerte en la última década del siglo. Mérida se lo reconoció con una calle, pero continúa sin aquilatar su enorme contribución para restituir, actualizar más bien, para la ciudad bimilenaria su secular dignidad de encrucijada de caminos peninsulares.

9.3. EL TELEGRÁFO

No fueron las carreteras y los ferrocarriles las únicas mejoras de estas décadas decimonónicas de feliz transición hacia la modernidad. Como decían los con razón los querulantes⁹⁰ del ferrocarril cacereño:

“Los adelantos de la época han llegado en tropel á Extremadura, y han llegado para ocasionar una revolución completa; pero una revolución regeneradora, fecunda en gérmenes de verdadera prosperidad”.

La España isabelina se vio también favorecida por otro factor de progreso, el telégrafo, invento que comunicará pronto a todas las ciudades relevantes según el artículo 1º de la Real Orden recogido en La España⁹¹.

“Se autoriza al gobierno para plantear un sistema completo de líneas electrotelegráficas que pongan en comunicación á la corte con toda las capitales de provincia y departamentos marítimos, y que lleguen á las fronteras de Francia y Portugal”.

La nuestra, la que afectaba a Mérida se proyectaba inicialmente en los términos:

⁹⁰ Liberal y Carrera, Fco., 1861. *Ibidem*.

⁹¹ *La España*, 25 de abril de 1855.

El tronco de esta línea pasará por Talavera, Trujillo, Mérida, y Badajoz á Yelves, con dos hilos suficientes por ahora. Su estension será de 72 leguas. Desde Trujillo partirá un ramal á Cáceres con 8 leguas”.

El tendido de los cables tuvo efecto un par de años más tarde: el primero de diciembre de 1857 “*están terminadas ya las líneas telegráficas*” que la prensa⁹² enumera abarcando todo el territorio nacional, y entre ellas figura la del Oeste

“En estas líneas se han gastado unos diez y siete millones de reales. En alguna de ellas falta alguna reparación. Merced a tan gran invento la noche del 28 en las capitales y el 29 en casi toda España, se supo el natalicio del Príncipe de Asturias”

A esa inversión inicial del Estado, también habría que sumarle el enorme esfuerzo en infraestructuras, que en esos años se planificaba y se sacaba progresivamente a curso.

El telégrafo habría de sumarse, pues, a ese impulso modernizador de la región en general y de Mérida en particular, con lo que supondría para el comercio con el exterior. En unos meses quedaría atrás ese lento y pesado vaivén de mensajes por correo a caballo o en mano de los carreteros, que hemos visto en el Lavadero de Lanás de Pacheco, y los nuevos emprendedores contarían ya con la posibilidad –rudimentaria aún, pero efectiva– de poner un cable a cualquier plaza nacional y aún europea.

10. EN TREN HACIA LA EDAD DE PLATA

Pronto cobran sentido todos los apuntes que aportamos en las líneas anteriores y que remiten al justificado anhelo de comunicaciones modernas que nuestros tatarabuelos manifestaron. De hecho, los propios redactores⁹³ del proyecto reconocen la virginidad de esta tierra para el turista medio, “*bien puede asegurarse que es la menos conocida de España. Puntos hay en ella en que solo ha estampado su huella algún pastor trashumante ó algún atrevido cazador*”.

Pero las obras ferroviarias llevaron un tiempo y los resultados aún más: la de construcción de la línea Madrid-Badajoz, comenzó en 1862, las estaciones de la comarca durante el año siguiente y el paso del primer convoy no se llevaría a efecto hasta el año 1864.

⁹² *La España*, 4 de diciembre de 1857.

⁹³ Carta del Ingeniero director del ferrocarril, en ruta por esa vía Ciudad Real-Badajoz. Madrid, LA ÉPOCA 30 de noviembre de 1866.

Por eso, en esos meses cargados de futuro, se suceden los días *históricos* en nuestra nueva estación, la primigenia al pie de Los Milagros, con las dos líneas fundamentales de la *carrefour* ferroviario jalonando con sus citas la agenda emeritense.

La línea Mérida-Sevilla, la segunda arteria que habría de regar el nuevo corazón industrial de Extremadura, comenzaba también a desperezarse. En este segundo caso, acudimos al testimonio de Antonio Fadón, el médico epidemiólogo y director del Hospital de Dementes que narra para sí y luego manda a la prensa⁹⁴ su testimonio:

Hay días que forman época en la vida de los pueblos. Uno de estos días es para Mérida el 21 de Setiembre de 1863. Su historia lo transmitirá a la posteridad como uno de los de mas gratos recuerdos que registran sus anales.

Reunidos en las casas consistoriales el muy noble é ilustre Ayuntamiento de esta ciudad, el juzgado de primera instancia, el teniente de provisor, el diputado provincial, el representante de la compañía del Crédito general de España, propietaria de la vía férrea de Mérida á Sevilla, el, ingeniero director, otro ingeniero de los Estados-Unidos y dos más de la Bélgica con algunas mas personas notables de ésta población, precedidos de la música, partió la comitiva para el punto donde habían de inaugurarse los trabajos.

En esa ocasión, sólo se trataba de la primera piedra de la línea y desde la recién construida estación, inicialmente situada “*al pié de esos vetustos monumentos históricos de la tradicional grandeza de Mérida, llamados vulgarmente milagros*”. Después del acto simbólico de la primera piedra, ya estaba preparado el tan español “vino de honor”. Inversores, promotores y políticos practicaban el deporte más extendido entre los de su clase y dejaban probar a los desfavorecidos los *beneficios del progreso* en su parte alícuota:

“Precedidos de la música regresó la comitiva, pasando á nuestro pequeño teatro⁹⁵, donde los señores empresarios é ingenieros la han obsequiado con la galantería y finura que distingue á toda persona bien educada, ‘con un bien servido almuerzo. En esté ha habido sus discursos; composiciones poéticas y brindis. Terminado, se regresó á las casas del Ayuntamiento; desde donde pasaron dichos señores representantes é ingenieros á dar una limosna a las señoras monjas del único convento que tiene la población, y mañana la darán igualmente a los pobres”.

Sin embargo, esta primera piedra se convirtió en una dolorosa pedrada para cuantos emeritenses concelebraron su colocación prematura. Tendremos tiempo de ver cómo la

⁹⁴ El Clamor Público, 1 de octubre de 1863.

⁹⁵ Se refiere, lógicamente, a la parte destinada a cultivar la escena en la desamortizada iglesia de Sta. Clara. Faltaban las reformas que dieron lugar al Teatro Ponce de León o Salón Teatro (1880-1929).

primera vez que los emeritenses y los sevillanos pudieron viajar directos entre ambos puntos, fue dos décadas más tarde, por causas que analizaremos más adelante.

La ruta que finalmente se denominó Madrid-Lisboa fue culminando sus etapas. Primero llegó en forma de Línea Ciudad Real-Badajoz, “*la vía comprendida entre las capitales de la Mancha y Estremadura, abraza un trayecto de 337 kilómetros, que equivalen á unas 60 leguas*”⁹⁶.

Una parte de España que constituía el último reducto por colonizar para muchos viajeros y en el medio del trazado por la región, se abrió ahora a ellos como dándose a conocer *ex novo*:

“...llegamos, por fin, á la célebre ciudad romana. Mérida estaba ya en relación con España, aunque por una carretera que apenas merece este nombre, y ahora se vé ya situada en medio de un importante ferro-carril. Sus curiosas antigüedades llamaron la atención de cuantos formaban en la expedición, el cortejo de los señores ministros de Fomento y de Estado”⁹⁷.

Siguiendo con esos pequeños tramos del futuro eje ferroviario Madrid-Lisboa, el 31 de enero de 1864 culmina esa etapa inicial y se produce por fin⁹⁸ el primer contacto entre el emeritense y el tren en marcha, con todo lo que de novedad entraña para el provinciano de mediados del XIX. A hora intempestiva, con el frío invernal y la humedad del Albarregas, los lugareños ven llegar al Mercancías pionero procedente de Badajoz, haciendo funcionar así uno de los intervalos entre las capitales peninsulares:

“Hace muchos años que era el objeto constante de las esperanzas y aun de los ensueños de los habitantes de Mérida la llegada de una locomotora ante sus muros, y ayer domingo (31 de enero), á las nueve y medía de la mañana, se vieron cumplidos sus ardientes y legítimos deseos. Una hermosa máquina de vapor que ostenta con orgullo el glorioso nombre de Hernán-Cortés, y que á la salida del sol había partido de la capital de Estremadura, conduciendo un tren de materiales, avanzó rápida y magestuosamente hasta el recinto en que se está construyendo la estación de esta ciudad, anunciando á los emeritenses una nueva época de positivas mejoras”.

Casualmente un contraprograma de actos en el centro de la ciudad amenazaba con restar público a tan deseado evento enfrentando de nuevo –como nos enseña nuestra historia– la tradición y el positivismo en boga, a las puertas del último tercio decimonónico:

⁹⁶ La Época, 30 de noviembre de 1866.

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ El Clamor Público, 17 de febrero de 1864.

“...coincidía, además, con el arribo del tren, una solemne función de iglesia celebrada en la parroquia de Santa María por los padres misioneros de San Vicente de Paul, quienes el día de la víspera tuvieron cuidado de advertir á los fieles desde la cátedra del Espíritu Santo, la conveniencia de no abandonar el acto religioso por la asistencia al acto profano á que les convidaba la civilización del siglo XIX”.

Parece que nuestros antepasados “...con tranquila conciencia y despreciando la crudeza del temporal” consiguieron compatibilizar ambos programas en el mejor de los casos, porque la novedad futurista obtuvo un triunfo por aclamación:

“Desde el puente de Albarregas hasta la estación del camino de hierro, en un trayecto de cerca de un kilómetro, la vía se hallaba guarnecida por los habitantes de Mérida, que rebotando júbilo en sus semblantes, en su palabras y en sus involuntarias exclamaciones (*sic*), y felicitándose los unos á los otros, dieron de todo corazón á la deseada locomotora la bienvenida con que acostumbran á saludarla en tan críticos y dichosos momentos, todos los pueblos que no son indiferentes á los grandes adelantos de su Patria”.

Faltaba la traca final, la llegada del tren de pasajeros, la celebración institucional de la apertura de la línea. Por eso, este segundo cronista del día histórico dio fe también de que la ciudad se reservó fuerzas para la última gran inauguración “*para el día en que quede abierta al servicio público la sección de Badajoz á esta ciudad, cuyo grato acontecimiento tendrá lugar, probablemente en el próximo mes de Abril*”.

Las actas de las sesiones plenarias certifican que los munícipes se pusieron pronto a adecentar la conexión con el casco urbano. Así, en las del 1 de diciembre de 1864, por ejemplo se decide:

«...dar cuenta a la municipalidad del proyecto, plano y presupuesto que el Ayuntamiento había solicitado del ayudante de obras públicas D. José Pedro Rubio, del trozo de camino comprendido entre la Puerta de la Villa, y la carretera en construcción de Madrid a Badajoz, por la calle conocida de los gitanos, cuyo presupuesto asciende a 11.230 reales».

En esos años se fue poblando también la vertiente del cerro del Calvario hacia el Guadiana. Luego le toca al denominado cortinal de D. Antonio Izquierdo⁹⁹ y se opta por edificar los terrenos que bajan del Cementerio de Sta. María (de la Trinidad) hasta el *Callejón de la Amargura*, es decir Adriano.

⁹⁹ Actas municipales 4 de enero de 1864.

Pero además de las reformas urbanísticas para que la estación fuera asumida por los locales y útil para los viajeros, faltaban importantes detalles en la logística, especialmente para los que no acababan su viaje aquí.

Pese a todo, las circunstancias en torno a los turistas no terminaban de mejorar y, por una causa u otra, el viaje seguía siendo una odisea y unos meses después de estos fastos inaugurales, alguien consigna en prensa sus dudas razonables:

“En Mérida, a pesar de que la estación está muy lejos de la casa de postas, no hay el más pequeño vehículo para trasportar a los pasajeros que llegan á las cinco de la madrugada, y que sí son señoras tienen que hacer el viaje a pié y a campo travieso. ¡Para qué tendremos ferro-carriles en España!”¹⁰⁰.

En efecto la Plaza quedaba lejos de la estación y los alrededores del Callejón de los gitanos¹⁰¹, única vía de acceso a la Puerta de la Villa si se quería evitar el rodeo por El Arrabal, estaban sembrados de dificultades, cuando no de peligros. Las actas municipales dan fe también de las reformas solicitadas en la zona de la cerca de Villarreal, en la actual C/ Cardero con Marquesa de Pinares y la Avda de Extremadura. Allí se daban cita los maleantes dispuestos a asaltar a los incautos viajeros, cargados con sus pertenencias camino de la fonda.

Pero, por lo que puede leerse año y medio más tarde, el camino reparado se quedó corto y no llegó hasta los terrenos afectos a la estación, y en el Acta de la Sesión del Ayuntamiento del 14 de mayo de 1866:

“Se dijo por el Sr. Alcalde, que el representante de la compañía del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, le había comunicado la necesidad de abrir un buen camino que conduzca a la estación desde la calleja denominada de los gitanos, donde enlaza con la carretera de Madrid”.

Finalmente, el crucigrama se culminó y esa zona se convirtió en uno de los cruces clave del urbanismo local, el kilómetro cero de todas las nuevas vías de comunicación que el siglo del positivismo había traído a Mérida. La de los viajeros en coche o diligencias en el camino Madrid-Lisboa o los procedentes del sur y para los que emprendían ruta hacia Cáceres y la Vía de la Plata, por la calle que después sería Marquesa de Pinares hacia el nuevo cementerio. Para los que llegaban en tren de cualquiera de las rutas que iban con-
vergiendo, el acceso al casco viejo¹⁰² se presentaba ya más acorde con los tiempos.

¹⁰⁰ La Época, 17 de agosto de 1865.

¹⁰¹ Hoy C/ Cervantes.

¹⁰² Faltaría aún el tramo directo entre la estación y la plaza de la Constitución (de España), hoy C/ Camilo J. Cela, que no llegaría hasta el siglo XX con la inauguración del teatro María Luisa.

Frente a estos problemas de la ciudad mirándose al ombligo, bastó que se abriera la circulación en el primer tramo cortísimo, el Mérida-Badajoz, para que un mundo de oportunidades se iniciara para los extremeños, el turismo de playa por ejemplo:

“La 6.^a sección que comprende el trayecto de 60 kilómetros, de Mérida á Badajoz, se ve actualmente muy favorecida de viajeros, de los que van a buscar en los puertos marítimos del vecino reino portugués la frescura que no pueden hallar en las provincias extremeñas. También en la misma sección se nota bastante movimiento de mercancías, especialmente de cereales, que se remiten á Lisboa”¹⁰³.

Pero, en esa segunda utilización, tampoco tardaron en aparecer –ya desde 1865– las frustraciones por cuestiones extremadamente relevantes, que, aunque se habían tocado en las Cortes, no habían llegado al común de los mortales. *La Gaceta de los Caminos de Hierro*¹⁰⁴ revista de carácter profesional, daba a conocer estas

“RECLAMACIONES JUSTAS. Los labradores extremeños, y muy especialmente los de Badajoz y Mérida, se quejan de no poder conducir sus granos por el ferro-carril hasta Lisboa y embarcarlos allí para Cádiz, porque si bien el gobierno portugués permite el tránsito de los cereales por su territorio, la aduana de Cádiz se niega á recibirlos como productos españoles fundándose en haber salido el buque conductor de un puerto extranjero. Como es consiguiente, esto ocasiona gravísimos perjuicios á la agricultura de la provincia de Badajoz: pues la remesa de sus frutos á Andalucía, directamente y por los medios ordinarios, la es doblemente costosa”.

En el trayecto inverso, las mercancías que –procedentes de la costa lusitana– podrían cambiar los hábitos alimenticios de los emeritenses, también se estrellaron contra la realidad tributaria, que las gravaba hasta hacerlas prohibitivas y por eso

“...reclaman con justicia las provincias extremeñas que se reduzcan los derechos arancelarios que hoy percibe la aduana de Badajoz, por la introducción de los pescados marítimos procedentes de Portugal. Este es, actualmente, un artículo de gran lujo que solo pueden disfrutar las familias bien acomodadas, cuando debería ser accesible á todas las clases del pueblo mediante hallarse en explotación el ferro-carril hispano-lusitano, desde Lisboa hasta Mérida”.

Además del tránsito de viajeros y mercancías, la ciudad se benefició de la llegada de un gremio que habría de aportarle un enorme valor añadido en política, cultura y

¹⁰³ La *Época*, 17 de agosto de 1865.

¹⁰⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 12 de febrero de 1865, 101.

economía. Poco a poco los operarios que se ocuparon en el tendido ferroviario, acabaron asentados en Mérida dedicados a otros cometidos en la estación.

Cuando esas familias pioneras se reunieron y buscaron domicilio en la ciudad pujante, el consistorio tuvo que mover ficha para acogerlos. Reproducimos parte del Acta de la Sesión del Ayuntamiento del 14 de mayo de 1866:

«Se dio cuenta de una solicitud de varios vecinos con fecha de 30 de octubre, manifestando que con motivo del aumento de población y el gran número de familias de trabajadores ocupados en los trabajos de la línea férrea de Ciudad Real a Badajoz que pasa por estas inmediaciones, escasean las casas en términos que las muy reducidas están ocupadas por dos, tres o más familias produciendo males y enfermedades, por la aglomeración de mucha gente en un solo local, por consiguiente es indispensable y necesaria la edificación de casas en los puntos más adecuados, y siendo uno de ellos un cercado situado en dirección a la estación de indicada vía, piden al ayuntamiento la formación del expediente y que se declare ser preferente y como de utilidad pública con la forzosa expropiación del citado terreno»

El viaje inaugural entre Madrid y Lisboa con la ruta ya completa y presencia de los dos monarcas, tuvo lugar en diciembre de 1866. Pasa S.M. la Reina Isabel II camino de Portugal y promete parar a la vuelta del encuentro protocolario en Elvas. Así, en cuatro días Mérida vuelve a engalanarse y a programar actos festivos. Ella, que impuso dos años antes a su octava hija el nombre de Eulalia, rezó un *Te Deum* en la Parroquia de la Mártir y presenció una quema de fuegos de artificio. Todo ello entre las cinco y las nueve y media de la tarde.

Al final del período estudiado, se produjeron otros dos viajes muy significativos durante 1873. Primero se produjo el paso del cadáver de Bravo Murillo camino de su Fregenal de la Sierra¹⁰⁵. Olvidado ya de casi todos en un periodo especialmente inestable, en la estación “*Del mundo oficial, nadie, solo las dignas autoridades judicial y administrativa de Mérida, que fueron sin escitación¹⁰⁶ alguna*”.

El papel de este hombre y de Romero Leal se consideró en lo que valía por sus coetáneos bien informados. El propio Fadón echó de menos al poblanchino en la inauguración y relacionó sus méritos:

“un vacío se hacia sentir la ausencia de una persona cuyo nombre no cito por respeto á su modestia, dejaba en sus amigos la natural ansiedad, que en valde

¹⁰⁵ La Época, 21-01-1873.

¹⁰⁶ “Sin que nadie les convocara”, quiere decir este giro en desuso.

procuraban apartar sus naturales instintos por la prosperidad de su puebló, su actividad y celo que en tánta dosis han contribuido á la realización de los caminos de hierro de Ciudad-Real á Badajoz y de Mérida á Sevilla, y qué, Dios mediante, concluirá los no ya pequeños trabajos que tiene practicados pára que el que hóy se inaügura enlacé con el que há de ponernos en comunicación con la vía del Norte, son otros tantos timbrés y títulos legitimos de gratitud para sus paísanos, sirviéndole á la vez de recompensa la satisfacción que ocasionan las buenas obras”.

Poco después pasó el fugaz rey Amadeo de Saboya camino de su exilio definitivo por Portugal. Se llevaba en su equipaje el último sorbo del Sexenio Democrático hacia la I República. El periodo liberal dejaría paso, muy pronto, para que recayera en manos de Cánovas del Castillo todo el peso de un país agitadoísimo camino de la Restauración borbónica.

11. EL “DESCUBRIMIENTO” DEL CORCHO

Afirmamos, sin ningún género de dudas, que la producción corchotaponera habrá de constituir el segundo gran impulso de la exportación emeritense, la segunda industria pujante y acaso la que generó un fenómeno local más parecido a lo que conocemos como Revolución Industrial. Igual que la aventura empresarial del lavado de lanas, mantiene una estrecha ligazón con el sector primario y en ese sentido existe un factor de continuidad con el Antiguo Régimen. Sin embargo, la industria corchotaponera reunía todas las condiciones para devenir en un negocio moderno y sostenible a medio plazo, como el tiempo se encargaría de demostrar en el XX, cuando la materia prima volvió a transformarse aquí, en multitud de variedades y usos.

En este caso la iniciativa no partió de los emeritenses. Bien al contrario, estuvo en manos mucho tiempo de la iniciativa británica y de agentes catalanes que llegaron con los ingleses o buscaron su propio beneficio.

La implantación de este ramo en Cataluña desde el siglo XVIII facilitó que, a principios del XIX, por el ascenso general de la exportación del corcho y una coyuntural epidemia de filoxera en los viñedos franceses, la producción catalana se quedara muy corta. Gracias a eso se lanzaron a la búsqueda de nuevos yacimientos fuera de sus fronteras.

Los emprendedores de esa burguesía catalana hiperactiva del XIX, se vinieron a Extremadura y al suroeste español en general, a ganar el dinero que nadie quería en estas tierras lastradas por la pervivencia de los vicios del Antiguo Régimen. Coincidió ese interés con la expansión de firmas inglesas por Portugal y el suroeste español.

El panorama se parecía como dos gotas de agua al que acabó con la mina de oro del Lavadero de lanas de Pacheco: proteccionismo del textil catalán, internacionalización del mercado y aranceles elevados para el producto manufacturado, frente a la baja imposición para la salida de la materia prima virgen.

Sin embargo, los catalanes, además del régimen proteccionista que habían alcanzado en lides políticas para la comercialización de sus corchos, y sólo los suyos, implementaron una feroz tabla de negociación con sus proveedores del sur, que consta incluso en las sesiones de las Cortes¹⁰⁷, en palabras del senador Bayo¹⁰⁸ y el conservador Conde de Casal:

“Llegaron como he dicho esos industriales a las regiones de España donde no se sabía lo que era el valor del corcho. Y por cierto que el Sr. Bayo dijo ayer una expresión a este propósito (...) manifestando que los catalanes que primeramente llegaron habían pagado uno por lo que valía mil”

A lo que Adolfo Bayo contestó: *“Eso dije y lo repito, reitero y confirmo, pero sin atacarles por eso”*. Y la discusión acabó entre interpretaciones sobre la expresión polisémica “explotación” referida a este pasaje funesto del comercio extremeño.

Cobos Bueno historió también el contundente final de esa discusión que el Conde de Casal y el diputado Adolfo Bayo. El noble afirmó que una finca que hacía pocos años producía doce mil reales de renta, *“hoy da doce mil duros, sin que el dueño se haya molestado en lo más mínimo”*.

Remató su incontestable discurso con otra obviedad más clara, aunque más dolorosa para los que –siglo y medio más tarde– todavía seguimos tolerando demoras en calificaciones de minas o en redes ferroviarias dignas: *“De esa manera se irá desarrollando el bienestar, se producirá un movimiento hasta moralizador en esas provincias, que me parece será muy conveniente y de grandes resultados”*. En resumen: “para que aprendan”.

No sorprende que los arrendamientos fueran asumidos en condiciones lamentables para los propietarios de las dehesas, ecosistema que conformaba más de la mitad del

¹⁰⁷ Cobos Bueno; 2007, “La Industria del Corcho en Extremadura”. *Llull*. Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, ISSN 0210-8615, Vol. 30, N.º 66, 231-256.

¹⁰⁸ “Elegante, correcto, gran gastrónomo, gran fumador, galante sin pretensiones y franco en los negocios como pocos, podéis tratar con él á ojos cerrados, que no es poco en los tiempos que corren. Un Gobierno conocedor de los hombres y de las cosas, en lugar de haber dado á Bayo un asiento en el Senado, le hubiera confiado una de esas direcciones en las que se puede hacer mucho por la agricultura y por la industria. Precisamente los hombres que no necesitan ni el sueldo ni las *filtraciones* que muchos encuentran en él, son los llamados á hacer algo desinteresadamente por su país”. *Mis contemporáneos: Semblanzas varias*, de Eusebio Blasco, Madrid 1866.

territorio extremeño¹⁰⁹. De hecho, buena parte de ellos residía en Madrid u otras capitales, lo que postergaba sus decisiones empresariales o las dejaba en manos de capataces y mediadores. Ese absentismo constituyó otra de las rémoras de la modesta economía rural que constituía el eje principal de la vida emeritense.

Coinciden estos síntomas con el diagnóstico que obtuvieron los burgueses y los gobernantes de la España liberal. Las tierras estaban inmovilizadas en manos de la Iglesia y de los epígonos de la nobleza, y en estos parajes colonizados por la dehesa, la riqueza estaba esperando su oportunidad.

Pero también coincide con lo que sabíamos de nuestros ancestros. Los extremeños jugaron un mediocre papel durante esas dos primeras décadas (1840-1860) de puesta en valor de la corcha del alcornoque. Apenas el de pasivos arrendatarios de las dehesas a un grupo de capitalistas catalanes que pagaban poco por una riqueza que hasta 1830 casi no se apreciaba. Apenas se servían de las piezas de corcho para soportar colmenas o tallar artesanalmente utillajes domésticos o para la vida pastoril.

Con ese marco general, productores de las comarcas gerundenses de La Selva, el Ampurdán o de Palafrugell fueron intensificando su presencia en Extremadura hasta asentarse en la zona centro-oeste, lindera con el Alentejo (Alburquerque, San Vicente y Valencia de Alcántara) y otras como Jerez de los Caballeros, Arroyo del Puerco –hoy Arroyo de la Luz– o Mérida.

Es Pedro María Plano, alcalde de Mérida entre 1887 y 1889, quien valora en época inmediatamente posterior¹¹⁰ esa incuria, ese papel secundario de los extremeños en la explotación de sus propios recursos durante buena parte de su centuria:

“Allá por el año de 1860 se consideraba en el país extremeño al alcornoque como árbol casi improductivo, despreciándose su corteza, que solía darse gratis a quien quería arrancarla para colmenas, combustible, etc...”

Entonces empezaron a presentarse comisionados de casas extranjeras y catalanas, que cogiendo a los extremeños con los ojos cerrados, como vulgarmente se dice, efectuaron contratos de descorche por largos periodos y a precios muy bajos, pero aceptables, con gran contento por quienes estaban acostumbrados a que el producto no les valiera cosa alguna.

García García (2008) anuncia la inexistencia de contratos otorgados por propietarios y carreteros para llevar la corcha hasta el puerto de Sevilla u otros. “¿Los firmaban priva-

¹⁰⁹ Cobos Bueno, *Ibidem*.

¹¹⁰ *Crónicas de Extremadura*, El día 4-01-1893 Carta de PMP desde Mérida, 29 de diciembre de 1892.

dos?”, se pregunta... La cosa debió parecerse a lo de Pacheco en el lavadero: tenían que transportar la materia prima, tras la saca en nuestro término municipal, hasta entregarla en los grandes puertos a los compradores europeos. Desde el momento que se tendió el ferrocarril a Lisboa, la mercancía salía ya cómodamente para continuar por el Atlántico hacia Londres u otros puertos en buques de toda condición. Se conoce –por ejemplo– el fallecimiento del agente corchero asentado en Mérida, D. Antonio Font, en el naufragio del vapor *Cádiz* frente a las costas de Brest. Y no sería por dificultad para arrancar por iniciativa propia en esta industria, que, según un manual específico contemporáneo¹¹¹.

“...ofrece una ventaja importante: la de que, para dedicarse a ella no hacen falta capitales de consideración; con poco esfuerzo, los operarios que hayan adquirido alguna práctica en la elaboración de taponeras pueden establecer un taller y trabajar por cuenta propia; y las asociaciones de trabajadores ¿por qué no han de montar en Andalucía, en Extremadura, en Cataluña las fábricas necesarias y en las condiciones que la mecánica facilita, para producir y exportar millones de corchos?”

Otras regiones ibéricas se van sumando lentamente a la manufactura del corcho y así llega la instalación de las primeras fábricas taponeras en Extremadura y Mérida. Estudios especializados¹¹² marcan el período de aparición de este tipo de negocios en los pueblos extremeños en 1840 y su caída hacia 1901, con la mitad de esa bonanza justamente en la llegada del FF.CC. (1864). Es decir, el negocio transformador se ubica entre la entronización de Isabel II y la de Alfonso XIII, con buena parte de las regencias maternas respectivas mediante. Plano y García¹¹³ señala en el mapa ese avance:

“Alburquerque, San Vicente, Mérida, Barcarrota y Jerez de los Caballeros en la Extremadura baja y Cáceres, Arroyo del Puerco y Montánchez en la alta fueron los puntos elegidos para establecer fábricas de taponeras, cuya industria necesitó miles de operarios, que se fueron haciendo, según su desarrollo, de hijos del país”.

Siguiendo con el testimonio de Plano¹¹⁴, certificaremos que en esas décadas doradas la riqueza corchera se aquilató definitivamente en nuestra región.

“El corcho empezó a tomar precio; los arrendamientos sucesivos se pactaron en mejores condiciones para el propietario, hasta el punto de quintuplicarse el valor de muchas fincas, y hoy cuídanse con gran esmero los criaderos y dehesas de alcornocal, pues representan una gran riqueza”.

¹¹¹ *Industria Corchotaponera* - Colección: Industrias productivas - Ed. Saturnino Calleja Madrid 1902.

¹¹² García García, A., 2008, *Explotación comercial e industrial del corcho en la provincia de Badajoz: Jerez de los Caballeros y Mérida (1833-1912)*, Badajoz, Editora Regional de Extremadura.

¹¹³ Plano y García (PMP). *Ibidem*.

¹¹⁴ *Ibidem*.

El otro grupo de colonizadores del corcho extremeño, los ingleses, planteaban las cosas de otra manera, lo que les hizo ganar pronto la atención de los arrendadores locales. Mejor vertebrados y con todos los mecanismos para exportar bajo control, la apuesta era segura. Así lo describe el periodista destacado por la prensa emeritense¹¹⁵:

“El centro de la sociedad fabril y comercial Sres. (H)Enry Buchnall radica en Londres, pero tiene sucursales en todas las plazas importantes del mundo, pues es riquísima y transporta sus productos fabriles o industriales en buques propios. Las fábricas y establecimientos que poseen en Extremadura obedecen á la sucursal establecida en Lisboa”.

Efectivamente, tras aquella época inicial de arriendo de la explotación de las fincas de grandes propietarios de la nobleza, el Conde de la Roca, o el de los Corbos (años 1840), en nuestra ciudad brotan varias fábricas con capital inglés y agentes catalanes y poco a poco

“surgió lo que durante todo el último tercio del siglo pasado fue la principal industria de la ciudad, la de Taponos de Corcho, que daba trabajo a varios cientos de obreros. La primera fábrica de taponos que se construyó fue la de los ingleses Fisher Howard e hijos, cuya producción de taponos era exportada a Europa. Además de esta fábrica se establecieron otras dos, una de D. Martín Girbal y otra de D. Andrés Márquez”.

Las dos fábricas *de los ingleses* fueron las primeras en asentarse en la desembocadura de la estación hacia el pueblo: Henry Bucknall & Sons llevaba unos años operando ya en S. Vicente de Alcántara (desde 1865) y se asentó en Marquesa de Pinares, esquina Cardero. Fisher Howard e hijos (con Martín Girbal como agente en 1872) estaba en la C/ Alfonso IX, según el padrón de empresas (en la actual zona de la Torre de Mérida).

Luego se le sumaron otras, como consecuencia del devenir profesional de los agentes y los trabajadores del corcho: así la Sociedad de Mutuo Socorro (1885), Martín Girbal e hijo en una nueva Sociedad, ya ajena a los ingleses - 1886¹¹⁶.

Parecería una exageración llamar polo industrial a la expansión urbana de ese gremio¹¹⁷, pese a haber significado toda una revolución en el contexto sociolaboral eme-

¹¹⁵ 13 de mayo de 1898 en el bisemanario *La República*, citado en Caballero Rodríguez: 2008.

¹¹⁶ Cobos Bueno, *Ibidem*.

¹¹⁷ Un paréntesis de medio siglo y una guerra civil barrieron cualquier rastro en la historiografía local hasta que la Corchera Extremeña de Fernández López devolvió a Mérida al mercado internacional.

ritense de aquel momento sincrónico¹¹⁸. Pero existen testimonios gráficos y documentación abundante para atestiguar la extensa colonia que las industrias de este gremio conformaron en el primer tramo de la Ctra. de Cáceres, el paralelo a las vías del FFCC, vía que hoy denominamos C/ Marquesa de Pinares.

Cerró la nómina de empresarios Andrés Márquez, yerno de un catalán y alcalde a finales de siglo, que estuvo en la C/ Graciano según padrón de empresas o en callejón del Rastro, según lo interpretó Sáenz de Buruaga. (1890).

Probablemente esta proliferación de industrias corcheras y el incremento demográfico visto, propiciaron una serie de medidas que adopta el Consistorio como la adquisición, nada menos que en Londres, de una bomba de incendios. Su ubicación en la cochera municipal de la C/ del Puente –una vez probada su utilidad– y la creación de una compañía de bomberos voluntarios¹¹⁹ complementarían seguramente este nuevo servicio. Las *falanges taponeras*, como las llamó un afamado periodista republicano, se convirtieron en un colectivo *mal acostumbrado*, pues heredaron de los británicos los primeros derechos del proletario, y por contagio, otros operarios reivindicaron en Mérida lo impensable...

Toda esa masa obrera generó otra correlación de fuerzas en la política y en la sociedad emeritense. Su ideología, republicana y en cierto modo ácrata, venía de largas sesiones formativas incluso en horas de trabajo. Desde la época de los “tapers” catalanes, era costumbre liberar a un compañero para leer mientras los demás movían las manos produciendo sin cesar más unidades para cerrar botellas. Otras curiosidades como *fer dilluns* –día sin salario para disfrutar el compañerismo y la gastronomía–, configuraron una peculiar casta obrera, orgullosa, bien retribuida, con aire burgués y que no dudó en vender muy cara la piel en los momentos de crisis.

Sus condiciones laborales, influidas por el “*ius mori*” inglés, parecían de otra galaxia si se comparaban con el panorama general en el agro extremeño. Los empresarios británicos

“...no varían de servidores sino por faltas graves en el desempeño de sus cargos, que, aparte de pagarles el sueldo convenido, les gratifican con arreglo á las utilidades de sus negocios, y á los dependientes antiguos, viejos o inutilizados, les asignan una modesta pensión vitalicia. El número de pensiones que pagan por este concepto en Cataluña y otras provincias donde los obreros saben sus derechos es grande; en Extremadura contadas y, sin embargo, su importe sube

¹¹⁸ Caballero Rodríguez, J., 2008, *Maximiliano Macías y su Tiempo (1867-1934). Historia Íntima de las Grandes Excavaciones en Mérida*, 52-55. Mérida, Artes Gráficas Rejas S.L.

¹¹⁹ A.H.M.M., Actas 1872, (fol. 10-11).

de 300 pesetas mensuales. Aprendan los españoles ricos á ganarse el corazón de sus serviçarios, y vean en esa filantropía de los lores y comerciantes ingleses el fundamento del respeto público que gozan en su país y en el universo civilizado.¹²⁰

Y todo eso no iba en detrimento de la productividad, que quedaba garantizada por el resto de obreros; especialmente en el caso de esas sociedades tipo Socorro Mutuo, que cubrían incluso las bajas largas por enfermedad garantizando el sustento a la familia del compañero en desgracia.

Tan gran riqueza llegó a generar el sector que, según el Conde de Casal¹²¹, la industria corchotaponera se convirtió en la tercera en importancia económica del territorio español.

De esos comedios del XIX datan, pues, las medidas proteccionistas que salvaguardaban los intereses del comercio catalán, en detrimento de los sectores del textil o el corcho –por ejemplo– del resto de provincias españolas. En esos años se recogen los primeros rifirrafes parlamentarios que recuerdan a las polémicas que genera en nuestro presente el desequilibrio financiero entre autonomías.

Algunos autores han denominado “cenicientismo” a esa actitud victimista de extremeños o andaluces tras percibir que una y otra vez, llegan los últimos al reparto de la tarta. Y mucho de eso hay: no se trata de incapacidad para trabajar, porque los emigrantes de estas regiones han contribuido decididamente al progreso de otras. Se puede hablar más de incapacidad política para vislumbrar los caminos del progreso y los yacimientos de riqueza y apoyarlos luego en las lides parlamentarias sin dejarse arrasar.

En ese sentido Romero Leal jugó un papel excepcional en la defensa de los derechos de los intereses de Extremadura en general y de Mérida en particular. Especialmente en los tiempos convulsos del trazado ferroviario y de las carreteras durante el periodo isabelino.

Desgraciadamente su recorrido vital en la cosa pública concluyó antes de que se jugara la partida por el mercado corchotaponero, dejando que se abriera un penoso paréntesis de cuatro décadas hasta que la Corchera Extremeña de mediados del XX devolviera el humilde producto de nuestra dehesa al mercado internacional.

¹²⁰ La República 13 de mayo de 1898, *Ibidem*.

¹²¹ Según el noble coetáneo, las corchotaponeras ocupaban el “tercer o cuarto lugar en el movimiento industrial” del país. Cobos Bueno, *La Industria del Corcho en Extremadura*.

CONCLUSIÓN

Mérida comenzó a salir de la absoluta desolación tras la Guerra de la Independencia, y a renovar sus castas dominantes tras la Desamortización. Finalmente el comercio y la precaria industria se fueron abriendo paso con la paulatina mejora de las comunicaciones durante el periodo liberal. Por cerrar el trabajo resaltando los vectores más relevantes de ese giro lento, pero coopernico, diremos que:

- La industrialización española se localizó en Cataluña y País Vasco, en gran medida porque la política proteccionista evitó la competencia y la modernización de otras regiones, y mucho más, de las primeras industrias extremeñas. El desarrollo de la industria extractiva estuvo también en manos de extranjeros.
- La Desamortización del suelo no supuso una revolución agraria y sí un cambio de manos de la nobleza a la burguesía mejor situada en la posición de salida. Los pobres vieron cómo se agrandaba la brecha.
- La enajenación de los edificios religiosos se convirtió en una improvisada búsqueda de nuevas utilidades socioculturales que vino a cubrir las carencias de infraestructuras de nuestro consistorio.
- La falta de nuevas vías de comunicaciones dificultó la creación de un mercado interior y en Mérida muy especialmente retrasó en dos o tres décadas el florecimiento de las que pudieron haber sido locomotoras industriales: el Lavadero y las corchotaponeras. Aún así el Lavadero fue el primer gran exportador extremeño, con un tejido que abrió camino con los referentes europeos del ramo.
- El desarrollo del tendido ferroviario, con capitales y materiales extranjeros, experimenta un importante impulso en la región y Mérida se incorpora pronto a la Red nacional, al estar a medio camino de las dos capitales peninsulares.

Luego, una vez que el ferrocarril intensificó esa actividad comercial, se produjo la irrupción de diversos agitadores socioculturales, profesionales liberales e independientes y algunos de ellos especialmente implicados en estimular todas las que luego resultarían claves de la modernidad. La Arqueología, en ese sentido, se democratizó también. Todos estos ingredientes dibujarán un apasionante último tercio de siglo: paisaje urbano y paisaje se multiplicaron por tres.