

## LA ESTACIÓN DE VILAFRANCA DE LOS BARROS EN LA RUTA DE LA PLATA FERROVIARIA

ÁNGEL CABALERO MUÑOZ  
Ferroviario



Foto: Miguel Zuaica Parra

### IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL

El ferrocarril fue el gran logro socioeconómico del siglo XIX, Revolucionó los diferentes modos de transportes conocidos hasta entonces, y es considerado como un elemento imprescindible en la evolución económica, territorial, ambiental y social de los países.

#### ***Desarrollo económico del siglo XIX.***

Se basó en la industrialización, en la que el ferrocarril fue un pilar fundamental. El ferrocarril necesitaba para su expansión al carbón como combustible y al mineral de hierro transformado en carriles, locomotoras, vagones, puentes, señales...

El siglo XIX no sólo fue el siglo del carbón, sino también del hierro, el acero y el FERROCARRIL.

#### ***El ferrocarril en la España peninsular.***

La llegada del ferrocarril a la España peninsular fue tardía.

¿Inestabilidad política, las guerras carlistas y la carencia de una burguesía con capacidad económica que aportase los fondos necesarios, mala planificación estatal?

Las dificultades orográficas obligaban a la construcción de demasiados túneles y puentes.

Una base cartográfica insuficiente impedía calcular los costes de manera más aproximada, lo que originaba desajustes en los presupuestos.

Gracias a capitales extranjeros, especialmente franceses, el ferrocarril logró abrirse camino, sobre todo después de la Ley de Ferrocarriles de 1855, que subvencionaba estas construcciones y permitía la entrada de materiales extranjeros.

El capital español estaba más interesado en la agricultura que en la industria. La banca no terminaba de incorporarse al proyecto ferroviario y sólo lo haría a raíz de la Ley Bancaria del Gobierno de Espartero de la Unión Liberal de 1856. (Bancos de Emisión y Sociedades de Crédito).

### ***Extremadura a mediados del siglo XIX.***

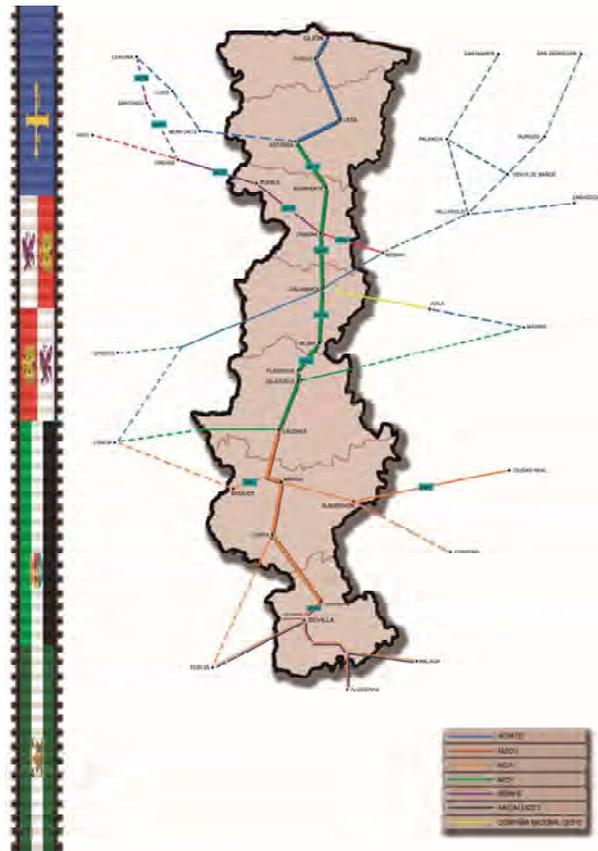
Extremadura era una región riquísima, empobrecida por el aislamiento. Sus cultivos naturales siempre estaban amenazados por la baja económica, nacida de una superproducción sin fácil salida. Por el contrario, los artículos de que carecía, contaban siempre con un sobreprecio empobrecedor. La balanza económica extremeña, tenía un lastre, un peso muerto, que la colocaba en condiciones de inferioridad notoria, no ya respecto a Europa, sino del resto de España.

## LA RUTA DE LA PLATA FERROVIARIA

La denominada "Ruta de la Plata", Sevilla-Gijón, "Eje Atlántico Interior" como me gusta denominarla, está formada por un conjunto de líneas que, desde finales del siglo XIX, ponían en comunicación los puertos y mercados del sur con los del norte, atravesando feraces tierras, propiciando abundantes tráficos de productos relacionados con la agricultura, que junto con el ganado, abastecían plazas tan importantes como Sevilla, Mérida, Cáceres, Plasencia, Salamanca, Zamora, Astorga, León, Oviedo o Gijón.

Por las vías férreas no sólo se transportan viajeros, ganados y mercancías, sino también conocimientos, lo que ayudaría a los pueblos y a sus habitantes a progresar como nunca antes lo habían conseguido con los modos tradicionales de transporte.

Esta ruta sirvió para unir a andaluces, extremeños, castellanos-leoneses y asturianos en su lucha por mejorar las condiciones de vida de sus territorios, gracias a los intercambios de productos e ideas, viéndose obligados a mejorar sus producciones al tener que competir, en ocasiones, entre ellos, como los cereales extremeños-castellanos, los caldos o las lanas, por citar sólo algunos ejemplos.



Plano de la Ruta de la Plata ferroviaria.

Lamentablemente, el día 1 de enero de 1985, a consecuencia de un plan de ajuste ferroviaria a nivel nacional, se cerró al tráfico de viajeros el tramo comprendido entre Plasencia y Astorga, y diez años después al de mercancías, amputándose la línea en su tramo central, con las consecuencias negativas consiguientes.

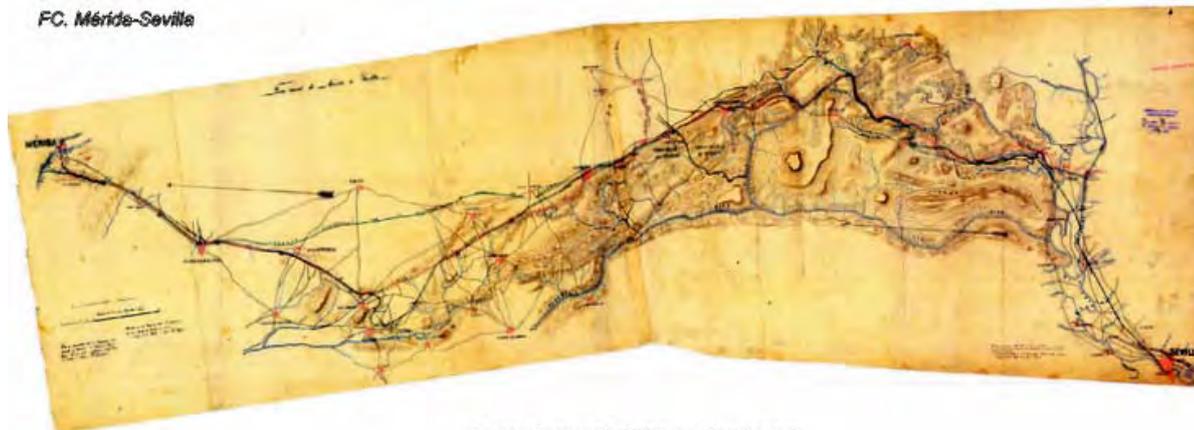


Protestas por el anuncio del cierre de la línea. 1984.

Por problema de espacio, sólo nos ocuparemos de la línea Mérida-Los Rosales-Sevilla, por encontrarse la estación de Villafranca de los Barros comprendida en la misma.

**Mérida-Los Rosales.**

FC. Mérida-Sevilla



Fuente: Cartografía Histórica de Extremadura

**Un poco de historia de la línea.**

La idea de construir un ferrocarril para unir las fértiles tierras de Extremadura con Sevilla es de los primeros momentos del establecimiento caminos de hierro en la España peninsular. De hecho, una de las primeras concesiones otorgadas, año 1945, iba en ese sentido.

En 1846, la Compañía del Camino de Hierro Central de España anunció un proyecto para unir Madrid y Mérida, y desde ésta continuar, por un lado hacia Lisboa, y por otro hacia Sevilla.

Para Extremadura era muy importante establecer un camino de hierro que comunicase con los puertos del norte y del sur, la que después sería la denominada Ruta de la Plata, que junto con el enlace con Madrid y Lisboa, permitiese dar salida a sus productos agrícolas y ganaderos, al mismo tiempo que abastecerse de las maquinarias y enseres necesarios para sus explotaciones.

El Grand Central obtuvo, entre otras, en 1856, una concesión para unir Mérida y Sevilla que no llegó a concretarse, por lo que, un año más tarde, se autorizó a la Compañía General de Crédito en España a realizar un estudio con el mismo fin de establecer una conexión por ferrocarril entre Mérida y Sevilla, enlazando con la línea de Córdoba a Sevilla, en el punto más conveniente.

Se consiguieron ayudas económicas de los Ayuntamientos y en 1863 se puso la primera piedra de la línea en Mérida, aunque a esa primera piedra no siguieron otras, todo ello merced a las oportunas autorizaciones emanadas de las Reales Órdenes del 9 de septiembre de 1862 y 12 de enero de 1863.

Existieron cuatro proyectos para unir Mérida y Sevilla.

1. Proyecto de Soler de Mena, por Alange y Berlanga.
2. Proyecto de Wissocq, por Alange, Usagre, Ribera, Llerena y Puebla de Maestre,
3. Proyecto de Robert Kith, por Villafranca de los Barros, Los Santos, Fuente de Cantos y Segura de León.
4. Proyecto de Victor Rapín, por Almendralejo, Villafranca de los Barros, Los Santos y Llerena.

Como vemos, Villafranca de los Barros estaba en la mitad de los itinerarios propuestos, por lo que era presumible que acabase contando con una estación ferroviaria.

Finalmente, así sería. La estación de Los Santos de Maimona estaba llamada a ser a ser una estación de empalme, cosa que no ocurriría al establecerse la unión en Zafra, población que al principio no contaba para ello, dando la línea un pequeño rodeo entre la estación de Los Santos de Maimona y Usagre.

Zafra pasó de no contar con estación a ser empalme de tres líneas: Mérida-Sevilla, Zafra-Huelva y Zafra Jerez de los Caballeros, y aún pudo tener otra más de haber fraguado el proyecto de unir Villanueva de la Serena con Zafra.

El 24 de marzo de 1869 se otorgó la concesión del ferrocarril Sevilla a Mérida a perpetuidad y sin derecho a subvenciones a Manuel Pastor y Landero, ingeniero gaditano, afincado en Sevilla. Sin embargo, en 1872 se cambiaron los términos de tal concesión por la de carácter temporal a 99 años y con derecho a subvención, disponiendo de tres meses para iniciar las obras.

Como el tiempo apremiaba, las obras comenzaron por los dos extremos, Mérida y Tocina-Empalme (actual Los Rosales situada a 35km de Sevilla. El Sr. Pastor constituyó la empresa “Ferrocarril de Mérida a Sevilla”, con fecha 10 de enero de 1870. El 1 de mayo siguiente, se abrieron al servicio los 12km desde Tocina a las minas de carbón de Villanueva del Río y Minas.

Puesta en servicio del resto de tramos de la línea:

<b>23 junio 1874</b>	<b><i>El Pedroso Empalme-Tocina.</i></b>	<b>33,47</b>	<b><i>Mérida-Sevilla.</i></b>
<b>3 Julio 1879</b>	<b><i>Mérida-Zafra.</i></b>	<b>65,18</b>	<b><i>Mérida-Sevilla.</i></b>
<b>20 abril 1880</b>	<b><i>Zafra-Llerena.</i></b>	<b>40,37</b>	<b><i>Mérida-Sevilla</i></b>
<b>16 enero 1885</b>	<b><i>Llerena-El Pedroso.</i></b>	<b>66,11</b>	<b><i>Mérida-Sevilla.</i></b>

La empresa del Sr. Pastor no pudo hacer frente a las deudas, por lo que entabló negociaciones para enajenarla. Llegó a un acuerdo con la poderosa MZA en 1880, pero los acreedores, unos meses después de firmado el acuerdo, constituyeron los denominados Ferrocarriles Extremeños, entablándose un proceso judicial, que duró varios años y retrasó la finalización de la línea. Un acuerdo puso fin al litigio, pasando a la línea a manos de MZA, quedando, desde el 16 de enero de 1885, abierta al servicio en su totalidad, 205km. La línea alcanza la mayor altitud en Guadalcanal, llegando a los 752m.

Se trata de una línea con perfil minero que toca las minas de carbón de Villanueva del Río y Minas y de Fábrica de El Pedroso. La Bifurcación de Río Huezna, entre las estaciones de Cazalla y Alanís, la ponía en conexión con las minas de Cerro del Hierro que aportaron abundantes tráficos de minerales hacia el puerto sevillano. Empalmaba en Fuente del Arco

con otro ferrocarril de tráfico mineros, de ancho métrico, el de Peñarroya a Fuente del Arco. Otro punto de empalme fue la estación de Zafra que era el inicio de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva y de Zafra a Jerez de los Caballeros, otras dos líneas esencialmente de tráficos mineros.

**Distancia entre estaciones de la línea.**

MÉRIDA		LÍNEA DE MÉRIDA Á SEVILLA	
Calamonte	7	Calamonte	
Torremejía	18	Torremejía	
Almendralejo	30	Almendralejo	
Villafranca de los Barros	44	Villafranca de los Barros	
Los Santos	57	Los Santos	
Zafra	66	Zafra	
Matanegra	80	Matanegra	
Usagre y Bienvenida	87	Usagre y Bienvenida	
Villagarcía	97	Villagarcía	
Llerena	106	Llerena	
Casas y Reina	112	Casas y Reina	
Fuente del Arco	119	Fuente del Arco	
Guadalcanal	131	Guadalcanal	
Alanís	144	Alanís	
Cazalla	156	Cazalla	
Fábrica del Pedroso	166	Fábrica del Pedroso	
Pedroso	172	Pedroso	
Los Labrados (apendero)	179	Los Labrados (apd.)	
Arenillas	189	Arenillas	
Villanueva de las Minas	196	Villanueva de las Minas	
Villanueva y Alcolea	200	Villanueva y Alcolea	
Tocina (pueblo)	203	Tocina (pueblo)	
Tocina (empalme)	205	Tocina (empalme)	

LÍNEA DE PUENTE DE ALJUCÉN Á CÁCERES	
Aljucén	
Carrascalejo	16
Carmonita	28
Aldea del Cano	44
Cáceres (Alicante)	66

RAMAL DEL CERRO DEL HIERRO	
San Nicolás	9
Cerro del hierro	15

Fuente: RENFE. Libro de distancias kilométricas. 1907.

**Horarios.**

113		SEVILLA A MERIDA		113				
(SERVICIO DESDE EL 20 DE OCTUBRE DE 1947)								
M. A.H.	Artes	K.	ESTACIONES	8745 Mer. 5.ª	1721 Cor. 1-5	8747 Mer. 3.ª	8743 Mer. 8.ª	8731 Mer. 2-3
10	D	5	*SEVILLA (P. de A.)		8.10			19.40
12	D	5	*SAN JERONIMO		8.22			20.05
16	I	12	La Rinconada (apt.)		8.33			20.18
22	I	22	Brenes		8.46			20.35
21	I	28	Cantillana		8.56			20.48
31	I	36	*LOS ROSALES	5.55	9.11	12.10	16.—	21.20
27	I	38	Tocina	6.16	9.23	12.30	16.18	21.33
27	D	41	Alcolea del Río	6.28	9.32	12.43	16.29	21.42
55	I	44	La Reunión (apt.)					
61	I	45	Villanueva del Río	6.45	9.48	13.—	16.52	22.02
165	D	52	Arenillas		10.14		17.27	22.29
183	I	56	Ventas Quemadas (apt.)		10.24		17.43	22.40
293	D	62	Los Labrados (apt.)		10.43		18.10	23.—
371	I	69	El Pedroso		11.04		18.43	23.27
315	I	75	Fábrica del Pedroso		11.16		19.06	23.40
405	I	85	Cazalla y Constantina		11.46		19.53	0.15
454	I	92	La Esperanza (apt.)		12.03		20.21	0.33
497	D	97	Alanís		12.15		20.41	0.47
634	D	105	Hamspega (apt.)		12.35	8741	21.15	1.08
716	I	110	Guadalcanal		12.62	Mer.	21.52	1.34
601	I	122	*FUENTE DEL ARCO		13.20	5.ª	22.35	2.06
619	I	129	Casas y Reina		13.31		22.54	2.19
627	I	135	*LLERENA		13.50		23.10	2.55
604	D	144	Villagarcía de la Torre		14.03			3.12
560	D	154	Usagre y Bienvenida		14.18			3.31
558	D	161	Matanegra		14.29			3.45
539	I	167	Balneario El Raposo (ap.)		14.39			3.57
514	I	175	*ZAFRA		14.50			4.10
539	I	184	Los Santos de Maimona		15.15			4.40
403	D	197	Villafranca de los Barros		15.31			5.—
339	I	211	Almendralejo		15.51			5.27
362	I	223	Torremejía		16.14			5.03
225	I	234	Calamonte		16.32			5.26
218	D	241	*MERIDA		16.48			6.47
					17.—			7.—

AUTOBUSES.—Entre Sevilla y Badajoz (220 Kms.) hay servicio directo de autobuses tres días por semana. Entre Mérida y Trujillo hay asimismo servicio diario, excepto domingos (90 Kms.).

**Puentes.**

KILÓMETRO	PUENTE.
1,266	Río Guadiana. 11 tramos metálicos de 54m de luz,
88,388	Rivera de Usagre. 3 tramos metálicos de 5,70m de luz.
103,981	Puente de 3 tramos de 5,40m de luz,
140,780	Arroyo Benalija nº 1. 5 arcos de hormigón: 3 de 18,50m de luz, y 2 de 15m de luz.
141,882	Arroyo Benalija nº 2. 3 arcos de hormigón de 15m de luz.
142,280	Arroyo Benalija nº 3. 3 arcos de hormigón de 15m de luz.
146,526	Puente metálico. 2 tramos de 54m de luz.
159,900	Río Huezna nº 1. 2 arcos de hormigón de 15m de luz.
164,578	Río Huezna nº 2. 2 arcos de hormigón de 15m de luz.
194,562	Río Huezna nº 3. 3 arcos de hormigón.
199,724	Río Guadalquivir. 7 tramos metálicos: 3 de 33,80m de luz, 3 de 34,30m de luz y 1 de 49,50m de luz.



Puente río Guadiana. Visitas Guiadas 29.11.2014

Fuente: Ángel Cabalero Muñoz.

**Túneles.**

KILÓMETRO	TÚNELES.
128,123-128,296	Túnel nº 1
132,741-133,231	Túnel nº 2
153,051-153,232	Túnel nº 3
161,198-161,276	Túnel nº 4
167,433-167,524	Túnel nº 5.

**TIPO DE BLOQUEO. Puesto de Mando en Sevilla Santa Justa.**

Mérida-Zafra: BLAU (Bloqueo Automático en Vía Única) con CTC (Control de Tráfico Centralizado).

Zafra-Los Rosales: Bloqueo telefónico.

ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE VILAFRANCA DE LOS BARROS. Km. 43,726



Fuente: Ángel Caballero Muñoz. 14.06.2014



Vista general de la estación. Fuente: RENFE. 1989

Villafranca de los Barros dispone de ferrocarril desde el 3 de junio de 1889 al ponerse en servicio el tramo comprendido entre Mérida y Zafra.

Su estación fue dotada de todos los elementos necesarios, inmuebles y vías, para atender el servicio de viajeros, ganados y mercancías, no sólo de Villafranca de los Barros, sino también de las localidades dentro de su zona de influencia.

Ello contribuyó, de manera muy positiva, en el desarrollo de las poblaciones afectadas, principalmente de Villafranca de los Barros.



Edificio de Viajeros. Fuente: Ángel Caballero Muñoz. 16.10.2004

### ***Inmuebles:***

Edificio de Viajeros: Formado por una nave central de dos alturas y cuatro aberturas por planta, y dos añadidos laterales de una sola planta, con tres aberturas en cada uno de ellos. Las dimensiones son de 11,64 x 8,34m.

Cantina. Dimensiones: 6 x 7m.

Muelles Cerrado y cubierto. Dimensiones: 29 x 8,30m

Muelle descubierto. Dimensiones: 27,20 x 8,30m.

Embarcadero de ganado, de 3 pisos: Dimensiones: 14,15 x 8,30m.

Almacén: Dimensiones: 20,10 x 8m.

Viviendas para empleados: Altos del E de V y Casilla.

Báscula pesa vagones de 40t, y Gálibo

Aljibe.

### ***Vías y andenes. Plano de Enero de 1974***

Vías para el Servicio de viajeros:

Vía III: 526m de longitud útil

Vía I (General): 482m de longitud.

Andenes: 2 de 150m de longitud, cada uno.

Vías para el Servicio de mercancías:

Vía 2: 444m de longitud.

Vía 5: 237m de longitud.

Vía 7: 268m de longitud.

Además, otras tres vías terminadas en toperas, y dos vías de Apartaderos particulares. SILO y FAGSA.

Distancia entre agujas extremas: 684,38m.

***Cargues:***

Gran tráfico de viajeros.

Equipajes, Paquetería en general, cereales, abonos, cementos, maquinarias, vinos, metalúrgicos, ganados...

***Personal:***

La plantilla de personal ha variado según las circunstancias, siendo la más usual, la formada por: 1 Jefe de Estación, 1 Factor de Circulación y 2 Guardagujas o Mozos de Agujas, reforzada con personal suplementario para dar los descansos, permisos y vacaciones.

**APARTADEROS PARTICULARES.**

FAGSA.



Vía al antiguo Apartadero.

Fuente: Ángel Cabalero Muñoz. 05.12.2006.

Silo



Fuente: Ángel Caballero Muñoz. 12.12.2012

Fábrica de Envases de vidrio, Barbosa & Almeida S. A.



Fuente: Ángel Caballero Muñoz. 05.12.2006

Hace unos años, la estación fue convertida en Apartadero sin personal, pero conservándose prácticamente todas sus instalaciones y dependencias, por lo que podemos decir que la estación de Villafranca de los Barros no ha muerto, sólo está en estado latente a la espera de ser recuperada para el establecimiento de una gran Terminal de Carga, cosa nada difícil si tenemos en cuenta que está ubicada junto a un gran Polígono Industrial, y éste al lado de una Autovía. ¡¡SUERTE!!

## ACCIDENTE FERROVIARIO

Autoridades, constructores y empresas ferroviarias fueron conscientes, desde el inicio de la puesta en circulación de trenes, que se hacía necesario disponer de medidas encaminadas a evitar todo tipo de accidentes. Medidas que han sido mejoradas, ininterrumpidamente, en el transcurso del tiempo, disminuyéndose la participación humana en favor del automatismo propiciado por las nuevas tecnologías.

No obstante, el ferrocarril se ha cobrado, especialmente en sus momentos iniciales, multitud de víctimas, sobre todo de personas que caminaban por el tendido ferroviario sin autorización o cruzaban, con animales o en vehículos, indebidamente los pasos a nivel cuando se aproximaban los trenes; también operarios al realizar las operaciones de cargas/descargas, enganches de vagones... En otras ocasiones los incidentes fueron debidos a fallos del material móvil o de las instalaciones. Pero los accidentes que más conmueven, porque podrían haberse evitado, son aquellos que se producen como consecuencia de fallo humano.

Este es el caso del que nos ocupa. Una cadena de errores propició el accidente más sangriento de los ocurridos, hasta la fecha, en Extremadura. Era el sábado 16 de septiembre de 1961. Me encontraba en Madrid, en etapa formativa. Hacía sólo unos meses que me había incorporado a RENFE y recuerdo cómo nuestros profesores –ferroviarios, también- nos relataron el luctuoso acontecimiento.

De la información obtenida y del testimonio oral de compañeros, los hechos ocurrieron más o menos, así:

En Zafra estaba formado un tren de mercancías con destino Mérida. Posteriormente, llegó otro tren de mercancías a esa estación procedente de Jerez de los Caballeros. Cuatro vagones cargados de mineral fueron añadidos al tren ya formado para Mérida, sin ser acoplados a los otros vagones del primer tren.

El tren partió hacia Mérida, con los cuatro vagones desacoplados y una máquina de refuerzo, detrás, sin enganchar a ningún vagón, puesto que coronada la subida, regresaría a la estación de Zafra.

Así ocurrió, el tren de mercancías continuó su marcha, y detrás los cuatro vagones sueltos, sin enganchar, circulando a menor velocidad que el tren.

El tren se estacionó en la estación de Los Santos de Maimona, haciéndose el cambio a la otra vía para dar paso al ómnibus Mérida-Llerena. Unos minutos después aparecieron los cuatro vagones sueltos que continuaron descontrolados hacia la estación de Villafranca de los Barros, chocando frontalmente con el ómnibus de referencia, compuesto de furgón y cuatro

coches de madera, pues no hubo manera de avisar al maquinista. Al menos, pues no se dieron a conocer la cifra definitiva, fallecieron 17 personas.

Hago mención a ello, por la entrega del pueblo de Villafranca de los Barros y los de alrededores, en las tareas de rescate, que le valieron varias menciones honoríficas.