

## PK 47: DIARIO DEL FERROCARRIL A SU PASO POR VILAFRANCA

JOSÉ LÓPEZ VÁZQUEZ  
Tec. Museo de Villafranca  
Cofundador de A-MUVI



Foto: Pepe López

"Seamos sinceros, si hoy hubiera que inventar el ferrocarril, nadie lo haría".

(Frase pronunciada en un congreso internacional de ferrocarriles en los años 80) Ironía o verdad, contradicción o exageración, lo cierto es que la llegada del ferrocarril a Villafranca provocó en 1879 una transformación fundamental en la economía de la zona.

En la vecina localidad de Ribera del Fresno aún cuentan que la línea férrea Mérida-Los Rosales (SE) estaba destinada a trochar sus tierras, pero que por entonces la oligarquía "imperante" de la población se opuso por miedo a posibles incendios en sus pastos como consecuencia de las chispas que pudiese ocasionar la fricción del tren. Si esta negación fue real, personalmente, creo que se equivocaron al desistir de tan interesante proyecto de infraestructura y revolución en el transporte, siempre y cuando queramos ver la parte positiva.

Verdaderamente creo más en un rumor, no es del todo cierto lo que hasta nuestros días se sigue divulgando entre vecinos de Ribera con el resto de poblaciones inmediatas cuando hablamos de comparaciones. Había otros muchos intereses también económicos, es evidente, pero la realidad es otra que iré detallando.

En la actualidad, a unos 11 km del lugar mencionado, la estación de Villafranca de los Barros, nuestra ciudad, una estación (nº. 40005) con altitud de 412 metros, situada en el punto kilométrico 43,7 de la línea 516 de Adif que va de Mérida a Los Rosales, y entre la estación de Almendralejo y la estación de Los Santos de Maimona, comarca de Tierra de Barros en la provincia de Badajoz, Extremadura.



La estación de Villafranca de los Barros (PK 43.726) entró en servicio el 3 de junio de 1879, con la apertura del tramo de Mérida a Zafra (PK 65.181) de la línea Mérida - Sevilla, construido por la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Sevilla Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha.

Para llevarlo a cabo y, pese a que las acciones suscritas por varios bancos y algunos imponentes ingleses, podrían activar apetencias de participación por otros inversores, beneficiados por el itinerario propuesto. Tratando de animarles, manifestó Pithingthon, uno de sus promotores, que las obras se iniciarían en marzo de 1845.

Esta propuesta se desvaneció al dar prioridad las fuerzas vivas de Extremadura, al proyecto de Madrid a Lisboa por Ciudad Real, Mérida y Badajoz, con un claro e interesado olvido respecto a Cáceres. Este inicial objetivo, de unir Madrid con un puerto atlántico, situó a Cádiz y Lisboa

en el punto de mira a alcanzar. Concibiendo, en busca de los carbones de Bélmez o de Villanueva del Río (no procedía de aquí la carga de mineral de los fatídicos vagones que fueron a impactar con el ómnibus que salió de Villafranca de los Barros en 1961), se quiso llevar conjuntamente la línea de Extremadura con la de Sevilla, estableciendo dos ramales:

1/ por el Guadalquivir hasta Sevilla

2/ por el Guadiana hasta Badajoz

Respecto del proyecto redactado en 1854, por Juan Soler de Mena, para unir Mérida con Sevilla, el portugués Coello se mostró contrario a la adjudicación provisional a José Campana, sobre un proyecto del ingeniero Wissocq, por Alange, Puebla del Prior, Usagre, Bienvenida, Villagarcía de la Torre, Llerena, Trasierra y Puebla del Maestre alcanzando al río Viar hasta Cantillana. En Puebla del Prior, actualmente no sé si conocen de la existencia de este proyecto que no fue pero pudo haber sido. Un trayecto diferente del que ya he hecho mención al comienzo de este artículo y con el continuo respecto a Ribera del Fresno.

Sin embargo, el Sr. Coello, calificó como muy conveniente alcanzar Sevilla por el itinerario propuesto por el ingeniero Eusebio Page, por: Almendralejo, Villafranca de los Barros, Ribera del Fresno, Usagre, Villagarcía, Llerena, Guadalcanal, Cazalla, El Pedroso y Villanueva del Río, hasta alcanzar el Guadalquivir en Los Rosales (Tocina), donde enlazaría con la línea, en proyecto de Córdoba a Sevilla.

Una propuesta de un ferrocarril transversal entre Salamanca y Sevilla, y la de alcanzar Portugal por Plasencia y Santarém, de 217 Km menos desde Madrid, chocaría de lleno con el espíritu de los acuerdos hispano-portugueses, que contemplaron, en dicho convenio, la entrada en Portugal por el puente de Caya, en Badajoz. Asunto que cuestionó una comisión parlamentaria del 22 de abril de 1856, contando con el apoyo de Mariano de Jaén, Pedro Nolasco, Pedro Calvo Asensio, Félix Martín y Carlos Godínez de Paz, apoyando la entrada en Portugal por Toledo y Cáceres, con un explícito apoyo a la derivación desde Mérida a Sevilla. Prevalciendo el establecimiento de un tramo conjunto en la línea de Madrid á Lisboa, con subvenciones desde Cáceres á Mérida y de Mérida á Sevilla (Torquemada Daza, 2014, pág. 10, estudio no publicado).

Ratificando las Cortes, en 1856, la opción por el Guadiana desde Ciudad Real, defendida por el Ministro de Fomento, Francisco de Luxan.

Luis Alejandro Bache, recibió autorización para el estudio de una línea entre Badajoz y Sevilla, siendo esta una de las primeras intervenciones vinculadas a la posibilidad de establecimiento de este ferrocarril.

Los prolegómenos de la línea de Mérida á Sevilla de 204,54 Km, aparecen vinculados al proyecto de una línea transversal que partiendo de Almansa por Ciudad Real llegara a Badajoz, con un ramal de Mérida á Sevilla, donde Villafranca de los Barros aparecería en el punto kilométrico 43,726 y cuya subasta debería realizarse el 18 de junio de 1856 por

separado. El ingeniero de minas Robert Kith, residente en Sevilla, llamó la atención sobre la necesidad de este ferrocarril, que permitiría potenciar conjuntamente el puerto de Sevilla, como salida natural a los productos extremeños, entre los que se encontraban los de varias empresas de nuestra localidad, Villafranca, sobre todo por disponer de un apartadero industrial en la fábrica de Pedro Macías y del que se hicieron responsables sus nietos desde el año 1925. (GCH, 13.07.1856, pág. 184).

Le sigue la propuesta del Conde de Morny, Chatelus, Gustavo de la Haute y el Conde Le Hon, todos ellos vinculados en el Consejo de Administración de la sociedad "Ferrocarriles del Gran Central de Francia", quienes obtuvieron las concesiones de gran parte de la red principal básica de los ferrocarriles españoles, por la Ley de 18 de julio de 1856, entre la que se encontraba la de Mérida a Sevilla, con una subvención de 240.000 Reales de vellón el Km.

"Ferrocarriles del Gran Central de Francia" no potenció esta línea; en cuyo caso y transcurrido un año desde la anterior concesión, se optó, el 6 de marzo de 1857, por autorizar a Luís Gilhou y a Manuel Fernández, Marqués de Perales, en nombre de la "Compañía General de Crédito de España", para realizar los estudios de un ferrocarril de Mérida a Sevilla.

Dos proyectos redactados por el ingeniero Víctor Rapin, fueron aprobados por la RR.OO. de 9 de septiembre de 1862 y 12 de enero de 1863, el primero de ellos, muy similar al de Eugenio Page, citado anteriormente, fue desestimado por no atender los intereses de las grandes poblaciones cercanas a su itinerario siendo en principio esta la causa de la negativa a pasar por la localidad de Ribera del Fresno y Puebla del Prior. A esto me refería en la entrada del artículo y que por tanto prevaleció el segundo propósito, con el siguiente itinerario:

Mérida, Calamonte, Almendralejo, Villafranca, Los Santos de Maimona, Llerena, Guadalcanal, Fábrica de El Pedroso, Minas de carbón de Villanueva y Los Rosales (Tocina) en la línea de Córdoba a Sevilla.

Además, manteniendo distancias muy aceptables a los cascos urbanos de estas poblaciones, estaba Zafra, principal centro del mercado ganadero y de granos en Extremadura, sin que esta contara con estación propia, por lo que motivó un enfrentamiento con Los Santos de Maimona, aireado en la prensa local y nacional.

Los enfrentamientos entre Los Santos de Maimona y Zafra se sucedieron, llegando incluso el consistorio de la primera a ofrecer a la concesionaria hasta 4.000.000 Rv, con la condición que no se atendieran los deseos de los de Zafra. Para quitar intensidad al enfrentamiento, desde Zafra se manifestó que ambas poblaciones podrían disfrutar de su estación y que el ingeniero Manuel Pastor y Landero había presentado una rectificación del trazado, modificación que contaba con el apoyo de numerosas poblaciones del entorno, entre los que destacaba Jerez de los Caballeros.

En los escritos mencionados, se dio a conocer el interés en suscribir hasta 1.000.000 Rv en títulos de la nueva empresa ferroviaria, cuando realmente Los Santos de Maimona no había hecho efectivas las aportaciones ofrecidas.



A la subasta de esta línea, concurren diez postores, destacando las ofertas de:

a/ José María Retortillo, en representación del comercio de Cádiz, representando a sus hermanos Joaquín, Guillermo y José María, que a través de Retortillo Hermanos se dedicaban al tráfico marítimo y a suministrar carbón a los buques de la Armada.

b/ Manuel Pastor y Landero, representante del “Crédito Comercial de Sevilla”, firma que aglutinaba la representación del comercio sevillano y valedor de los intereses de establecimiento de la estación en Zafra

c/ Luis Gilhou, director de la “Sociedad General de Crédito en España” y gerente de la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y Cádiz, presentando su oferta, sobre el proyecto redactado por los ingenieros militares Sres. Zenarmuza y Alameda

La línea Mérida á Sevilla, presidiendo el Ministerio de Fomento, Francisco de Luxan, fue adjudicada por la R.O. de 18 de junio de 1863, indicando la Revista de Obras Públicas de aquel año, que la adjudicación recayó en la oferta “c” de Luis Gilhou con una subvención de 20.890.000 Reales de vellón por toda la línea.

Transferida la concesión a la Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz, elevando por esta circunstancia su capital a 66.500.000 pts., pero la liquidación pendiente con la Sociedad General de Crédito de España, banquero de Sevilla a Jerez, la inhabilito para el cumplimiento de los compromisos adquiridos en la concesión del Mérida á Sevilla, provocando la caducidad de la concesión el 29 de diciembre de 1866.

Previa a esta caducidad, la compañía, debería atender las exigencias del pliego de condiciones particulares de la concesión, que la obligaba a iniciar las obras a los tres meses de la concesión y concluir las en el plazo de cinco años. Llegando a organizar, en Mérida, el acto de inicio oficial de las obras, en septiembre de 1863 y al que asistieron alcaldes de poblaciones por la que pasaría el esperado tren, obviamente, el de Villafranca, D. Cristóbal Jaraquemada también aceptó la invitación.

El asunto de la caducidad tuvo la siguiente secuencia; la ratificación de la concesión a Luis Gilhou el 18 de julio de 1863 y su transferencia a la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y Cádiz, con sujeción a la Ley de 18 de julio de 1856, a la General de Ferrocarriles y al pliego de condiciones particulares de la concesión, en el que se especificó que la línea debería partir de Mérida y enlazar en Tocina con la de Córdoba a Sevilla, obligando al adjudicatario, tal y como hemos comentado anteriormente, a que se iniciaran los trabajos dentro de los tres meses de la adjudicación y a concluirlos en los siguientes cinco años. Pues bien, el concesionario el 28 de julio de 1863 propuso a la Administración la modificación del trazado, en el sentido de que la línea concluya en Sevilla, por la margen derecha del Guadalquivir, y no en Tocina. Manifestando su deseo de construir una línea directa de Mérida á Cádiz, pasando por Cantillana, Villaverde y Alcalá, sin emplear el tramo de Tocina á Sevilla (GCH, 24.04.1864 y 01.05.1864); añadiendo en su solicitud un itinerario, redactado por el ingeniero Aramburu, que, por nuestra Villafranca, se dirigiría a Zafra soslayando a Los Santos de Maimona.

La elección, en noviembre de 1863, de Nicolás Hurtado y Moreno, diputado a Cortes por Zafra, que también ocupaba el puesto de Vicepresidente de Ferrocarril de Sevilla á Jerez y Cádiz, con Gilhou, terminó de decantar la balanza para favorecer a Zafra dentro del trazado de esta línea. Avivó intervenciones en las Cortes, en las que el Marqués de la Encomienda, diputado por Mérida, exigió al Gobierno que se olvidara de las rivalidades y exigiera la construcción de la línea, de acuerdo con el proyecto de la concesión (Torquemada Daza, 2011, pág. 26).

El 1 de julio de 1865 no se habían iniciado los trabajos, por lo que a instancias de las Diputaciones de Sevilla y de Badajoz con el informe del Consejo de Estado se procedió a cumplimentar por la R.O. de 29 de diciembre de 1866 a la caducidad de la concesión (Gaceta de Madrid, 22.04.1868). El expediente de caducidad fue recurrido por la Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz, apoyada en que no se había resuelto la solicitud del final de línea en Sevilla formulado en su día por la compañía y, que la quiebra de la Sociedad General de Crédito de España, con la que tenía suscrito el contrato de construcción de la línea, constituían casos de fuerza mayor. El recurso judicial interpuesto por la compañía fue resuelto en su contra el 4 de marzo de 1868.

Hasta que el 24 de marzo de 1869, se otorga nueva concesión, sin subvención alguna por el Estado, a perpetuidad, a Manuel Pastor y Landero, recordar que fue el postor “b”, con arreglo al Decreto-Ley de 14 de noviembre de 1868.

La tímida iniciación de las obras, iniciadas con la explanación en el tramo Tocina a El Pedroso, la construcción de un puente provisional de madera en el Guadalquivir, permitió el 1 de mayo de 1870, abrir al tráfico los 12 Km entre Tocina y las minas de carbón de Villanueva del Río, en presencia del Director General de Oras Públicas. Todas estas acciones e iniciativas, se tomaron al constituirse, el 10 de enero de 1870, la sociedad “Ferrocarril de Mérida á Sevilla” en un acto notarial al que concurrieron Manuel Pastor y Landero, 64 comerciantes y cinco propietarios de Sevilla. A priori, en este acto ante notario no hubo comerciante alguno procedente de Villafranca.

No todo fue camino de rosas, a las desavenencias entre pueblos, concesiones y demás, se sumó las causas interpuestas en las expropiaciones, obligando al ejecutivo a emitir el Decreto de 28 de julio de 1872, por el que se declaraba al ferrocarril como de “utilidad pública” facilitando las expropiaciones forzosas, por lo cual la actual Ciudad de la Música tuvo en su día que pleitear con varios agricultores y ganaderos afectados.

Pastor y Landero, al igual que en su día hizo Gilhou, intentó modificar el itinerario, estableciendo estación en Zafra, eludiendo su final en Tocina, al proponer alcanzar Sevilla por la orilla derecha del Guadalquivir; siendo rechazada su propuesta por el ejecutivo, al manifestar que la aplicación de subvención por parte del Estado, excluía cualquier itinerario alternativo. Sin embargo no se opuso a establecer la estación en Zafra. Esta decisión fue recurrida judicialmente por Pastor y Landero, siendo desestimada en septiembre de 1875

El impago a los contratistas de la línea era generalizado, la Gaceta del 8 de marzo de 1877 refleja la competencia judicial sobre las obras contratadas con Saturnino Martínez y Miguel Gómez sobre la ejecución de las obras de fábrica y explanación en la localidad de Los Santos de Maimona ( Gaceta de Madrid, 08.03.1877), noticia que es fiel reflejo del estado financiero del promotor de la línea Manuel Pastor y Landero al no poder hacer frente a sus obligaciones con los subcontratistas, lo que hizo retrasar la línea.

Los contratistas perjudicados por el impago de las obras constituyeron, el 22 de diciembre de 1880, la “Compañía de los Ferrocarriles Extremeños” fundada cinco meses después de firmado el convenio entre Pastor y MZA. Esta sociedad explotaba la sección de Mérida a Llerena, cuya explotación debería entregar a MZA en óptimas condiciones, negándose MZA a su recepción por el mal estado de las traviesas motivando una querrela entre ambas.



Línea de Mérida-Los Rosales , vagón cerrado. Foto: Real Sociedad Belga de Fotografía, fondo Ateliers de la Dyle

La línea entre Los Rosales y Mérida no presentaba grandes complicaciones en cuanto a obra civil. Sus 205 km de itinerario desde Los Rosales en ascenso, atravesando tres túneles de 167,165 y 155 metros, hasta llegar a su punto más alto, un túnel de 752 metros junto a Guadalcanal. Se alcanzaba Fuente del Arco en descenso suave, y desde este punto, se mantenía el perfil suave, hasta su llegada a Mérida.

### VILAFRANCA DE LOS BARROS: SUCESOS GRAVES EN EL TÉRMINO A LO LARGO DE SU LÍNEA FÉRREA

Desgraciadamente, por diferentes motivos, el tramo de la vía ferroviaria que discurre por el término municipal de Villafranca de los Barros se ha visto chafarrinado por diferentes accidentes de gravedad.

El primero del cual tenemos constancia ocurrió en el año 1925, concretamente el 4 de diciembre. Las inclemencias meteorológicas fueron las causantes del descarrilamiento del tren correo Mérida-Sevilla en el que resultó gravemente herida una de las personas que en él viajaba. Las fuertes lluvias registradas los días anteriores al accidente ocasionaron deterioros en la plataforma de la vía hasta el punto de perder consistencia para fijar los raíles y por ende causar el mencionado descarrilamiento kilómetros antes de su llegada a la estación villafranesca en dirección sur. Varios de sus vagones de madera fueron completamente destrozados como consecuencia del hundimiento del terreno tal y como acabo de citar, y muchos restos de la mercancía quedaron dispersos en un amplio perímetro que en horas posteriores fueron aprehendidos por los cacos que rápidamente habían sido informados y detenidos días después.

Un segundo accidente ocurría el 5 de julio de 1932 a las seis de la mañana en el tramo del punto kilométrico 47 en dirección norte, un trazado fatídico como más adelante veremos. Un tren mixto que procedía de la capital hispalense con el número 751 descarrila a consecuencia de la rotura en una de las ruedas de uno de los vagones cargado con varias toneladas de mercancía. Se salieron de la vía un total de ocho vagones todos ellos con carga montándose unos encima de los otros. La buena suerte para los viajeros fue que solamente volcaron los de mercancías, pero aún así, el aumento de víctimas por diferentes golpes, contusiones y heridas crecía a medida que se hacían los trabajos de rescate.

La relación de los heridos más graves fue la siguiente:

Celia Chamorro Valdés (Zorita. Cáceres)

Julio Berjano Boyero. Soldado del 27 de Infantería

Nicanor Silva Vargas (Don Benito. Badajoz)

Manuel Amor Jerez. Empleado del tren

Al lugar del suceso acudieron rápidamente trenes socorro así como personal cualificado para descongestionar el tramo, en tanto, los viajeros de otros trenes tuvieron que continuar sus caminos por otros medios debido al tiempo que llevó poner a punto el lugar.



Foto: Domínguez (Almendralejo 1932) ABC



El tercero y más grave de cuantos se conocen en Extremadura hasta la fecha y que DM no vuelva a repetirse, es el acaecido el sábado día 16 de septiembre del año 1961 entre las 22-23h.

En plena celebración de las Fiestas Patronales del Santísimo Cristo de la Misericordia de Ribera del Fresno y Fuente del Maestre. Poco antes de la media noche comienza a circular la noticia del gravísimo accidente entre los vecinos de ambas localidades que disfrutaban de los últimos días de verano en las diferentes terrazas de la época, entre estas personas, muchas de la ciudad de la música que debido a la cercanía se habían desplazado a disfrutar como aún se sigue haciendo. Pronto regresan conmocionados al pueblo y con intención de hacer todo lo posible por ayudar tras ir circulando los primeros rumores de la desgracia.

En Villafranca de los Barros el estruendo se hace sonar entre sus calles, particularmente, mi padre me cuenta que lo escucha perfectamente bajando la Calle San Antonio cuando acaba de dejar a mi madre en su casa aún de novios. No puede ni imaginar qué ha sido el ensordecedor ruido hasta que llega a la Plaza del Corazón de María y comienza a ver el revuelo entre los que por allí transitaban. Coches particulares, camionetas, taxistas y otros medios, incluyendo los voluntarios de Cruz Roja Villafranca. Todos se movilizan para llegar cuanto antes al lugar del accidente. Inimaginable las durísimas imágenes con que se iban a encontrar al llegar a un lugar oscuro de miedo y dolor.

Lo primero que puede ver un testigo a pocos metros del golpe, entre los duros glebas de aquel verano austero con las lluvias, es un último billete de tren para el ómnibus o mixto 1728 Mérida-Sevilla de alguna persona con quizás buena suerte que podría ser un NO agradable recuerdo, o tal vez sí, para él y su familia. Un billete de 2ª clase que tras un trágico suceso no entiende de condición o categoría, un billete que marca una distancia acortada, un billete que no tiene precio para los afectados, un billete con descuento, un billete sin concepto o anotación



Colección particular

Un infortunio de tren registrado por orden de gravedad hasta el año 2015 con el número 42 de entre 587 siniestros ferroviarios sucedidos en el territorio español. Un suceso que como cualquier destino estaba marcado por sus diferentes motivos o cúmulos de errores que en él se dieron, tanto en la estación de Zafra, como la de Los Santos de Maimona y Villafranca.

Con lágrimas en los ojos me cuenta el buen amigo Antonio Mateos, testigo vivo del dolor familiar del año '61, que hay diferentes versiones de lo ocurrido, pero que cualquiera de ellas pudo haber sido por lo opaco con que se llevó lo acontecido y que aún a día de hoy es bastante difícil conseguir información al respecto, más que nada, porque no se redactó en su momento.

Como he dicho, fue el sino, no hay dudas en eso, pero, ¿podía haberse evitado?, evidentemente, igual que otras muchas desgracias, lo que ocurre, para los que creemos en el destino es que parece que estaba escrito para que ocurriese, y concretamente, es en la estación de Zafra donde se origina parte del problema, un gran problema que causaría el grave accidente por no haber actuado enganchando unos vagones que estaban listos para salir en el tren minero CR-9 procedente de las minas de Burguillos del Cerro y Fregenal de la Sierra.

Había dos encargados para el enganche de tolvas o vagones en la estación de Zafra, en aquel momento debían efectuar su trabajo o maniobras de enganche en un tren de mercancías que tenía que salir dirección Santos de Maimona cargados de mineral procedente de los pueblos citados anteriormente, pero por el motivo que fuese, responsabilidad a parte, esas tolvas no quedaron fijas al arrastre de la máquina. A continuación y debido a la pendiente que existe entre las poblaciones de Zafra y Los Santos, -inevitablemente en otros lugares de la red también se hacía-, por detrás de los vagones se ponía otra máquina de tren ayudando a la subida por disponer estos de poca potencia cuando sus vagones o tolvas iban cargados, y así se hizo, como otras veces, con la diferencia de que ese día algunos vagones no iban anclados y nadie se había percatado hasta el momento.

Cuando se llegó a la cima o cota con más altura entre las dos localidades, una vez que la máquina de ayuda volvió a su estación, los malditos vagones sueltos empezaron a coger velocidad de empuje y desnivel que al pasar por la estación de Los Santos de Maimona fueron vistos y no vistos, no dio tiempo a cambiar, a hacer su trabajo el guardagujas cuando vio que el último vagón no disponía de faro de fin de composición, no daba crédito a lo que sus ojos veían. Él, sabía que si el tren procedente de Villafranca circulaba sin retraso, iba a ser prácticamente inevitable que algo sucediese a lo largo del tramo de vía.

Rápidamente desde la estación santeña se da la voz de alarma a Villafranca, a una estación ausente, nadie contesta a la insistente llamada de socorro, ninguna persona es capaz de descolgar aquel negro teléfono, las opciones de parar lo que fue se esfuman, no hay tiempo para más, el tren mixto 1728 enfoca el fin de sus destinos, el último viaje para el ómnibus y muchos de sus ocupantes.

Alrededor de las 11h. de la noche y a unos 100k/h con 252 toneladas que circulan irresponsablemente de frente a un convoy ajeno a las llamadas de socorro, en cuatro vagones y a una velocidad escalofriante para aquella vía ferroviaria, el desastre es ya inevitable. El punto kilométrico 47 de un tramo para olvidar en Villafranca y en otros muchos lugares, sería testigo y no precisamente sordo, de la mayor catástrofe ferroviaria de la historia de Extremadura. Tal y como ya adelanté, el impacto fue tal que el ensordecedor ruido se escuchó varios kilómetros a la redonda. Bartolomé Martín, el maquinista nada puede hacer por evitar el choque, se ve sorprendido, es brutal.



Máquina del tren ómnibus nº 1728 (ABC)

Es un momento muy trágico, queda todo el ómnibus prácticamente destrozado y el mineral de hierro diseminado por todo el lugar, en un trágico tramo 47,8. Como resultado de la colisión, el coche de segunda se montó sobre uno de tercera, en el cual viajaban la mayor parte de las víctimas. El accidentado mixto iba formado por locomotora, un coche de segunda, dos de tercera, furgones de cabeza y cola, además de coche correo.

Rápidamente se organizan servicios de rescate, ayuda y transportes sanitarios que llegan desde Badajoz, Mérida, Almendralejo y Villafranca. Colaboran en la misión de socorro todos cuantos vecinos pueden de nuestra ciudad y otros de Almendralejo que se prestan al igual como voluntarios. El gran pueblo de Villafranca de los Barros, tal y como hasta ahora, demuestra una vez más la generosidad, bondad y deber de socorro con las tareas, con los heridos y con sus familiares.

Aquella noche del 16 al 17, la más larga de un mes de septiembre de 1961 se teme lo peor. Son muchas las víctimas que se advierten y aún, los que allí permanecen al auxilio, no se imaginan el balance final.

A B C. N.º 18.113. MARTES 19 DE SEPTIEMBRE DE 1961. EDICIÓN

**BALANCE DE LA CATASTROFE DE VILLAFRANCA:  
DIECISEIS MUERTOS Y NUMEROSOS HERIDOS****Humanitaria labor del vecindario, en colaboración  
con las autoridades****Los cuatro vagones que se estrellaron con el ómnibus Mérida-Sevilla  
transportaban una carga de 252 toneladas de mineral de hierro**

Todos los vehículos disponibles en nuestra localidad y pueblos limítrofes se encuentran en el lugar, se decide agrupar cuantos coches y camiones sean posibles para el alumbrado del área de la colisión y para dar traslado a los heridos. Puntualizar en este momento del artículo, sin nombre, por deseo personal, que en aquel momento hubo en nuestra ciudad concretamente una persona dedicada al alquiler de su vehículo con conductor, siendo condenado con prisión por omisión de socorro al negarse tajantemente a acudir al punto del accidente a evacuar afectados poniendo como evasiva el hecho de manchar de sangre su coche. Algo insólito que causó gran revuelo por tratarse como ya he dicho, de una población de las más serviciales y voluntariosa de todo el territorio español.



Otra perspectiva de la máquina y sus vagones. (Foto Cifra para ABC)

Afortunadamente, la baja velocidad del mixto accidentado hizo efecto muro al circular los vagones que iban de frente a muchísima más velocidad, por lo que aunque fue una inmensa desgracia, la realidad es que pudo haber sido peor si hubiese estallado también la máquina, y además, en el ómnibus viajaban un número ya reducido de personas, un total de setenta, muchos de ellos personal de Renfe.

Por fortuna, gran número de pasajeros se habían bajado en estaciones intermedias y otros, y otros, como si de una película se tratara, perdieron el tren.

Mi padre me cuenta que al menos dos militares que en otros menesteres se encontraban, salvaron quizás sus vidas.



Un solo vagón, el de cola, fue el único que no resultó dañado en el impacto. Fue separado del resto. Casualmente este vagón en el momento del choque estaba únicamente ocupado por señoras, que milagrosamente resultaron sin daño algunos a pesar de la gravedad del accidente.

Los trenes socorro procedentes de Mérida y Llerena llegaron a las dos y a las cuatro y treinta respectivamente al lugar del choque, transportando el resto de servicios de socorro, multiplicando así toda la labor que ya con anterioridad como he comentado, se llevó haciendo desde el primer momento que hubo constancia de lo ocurrido en Villafranca.

Un total de veintidós pasajeros resultan ilesos y aproximadamente a las dos de la madrugada reemprendieron sus respectivos viajes, siendo transbordados por carretera.

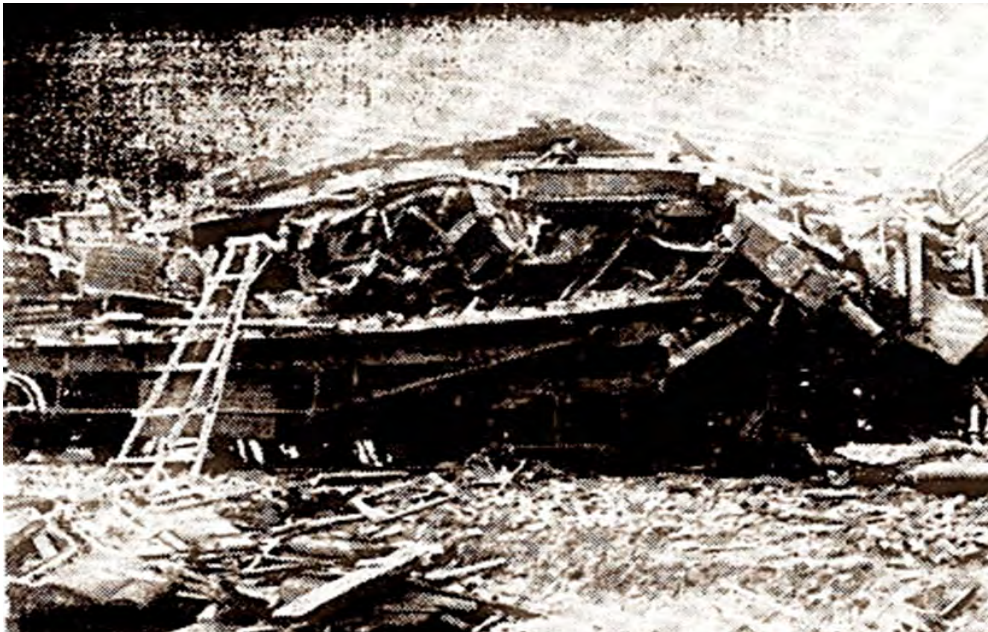
Las mercancías que pudieron ser aprovechadas también fueron desalojadas y transportadas por otros dos trenes de vuelta a la estación de Villafranca y a la de Los Santos de Maimona.

Los primeros auxiliados fueron los del vagón de segunda clase, que había montado en el de tercera. En principio se prestó atención a estos, pero se desistió por percatarse que si hacían operaciones de rescate en él, amenazaba el superior con desprenderse violentamente, lo que hubiera ocasionado mayores desgracias.



Foto Serrano para ABC Sevilla 09-1961

Fueron las cuerdas y escaleras, muchas de ellas rudimentarias, las que ayudaron al servicio de evacuación de los lesionados. Tres cadáveres fueron rescatados en el acto. Un total de doce muertos cuyas extremidades se observaban sujetas por los amasijos de hierros y que pese a los intentos, hubieron de quedar en los destrozados vagones ante las dificultades que ofrecía su extracción. Posteriormente, el número total de personas fallecidas ascendió a diecisiete.



La Vanguardia (Foto Cifra)

Mientras tanto, y en esos delicadísimos momentos, el tiempo se detuvo visualmente en uno de aquellos chicos que ilusionados volvían de examinarse entregados a su reválida. Clemente Mateos de 16 años fue uno de los jóvenes cuyo destino era Llerena, aquel reloj no quiso dar más tiempo, un reloj que su hermano Antonio Mateos guarda como recuerdo familiar.

Fue su mismo padre, trabajador de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles quien desgraciadamente descubrió a su hijo ya fallecido. Se había trasladado hasta el lugar a sabiendas de que su primogénito viajaba en el pertrecho tren junto a otros tres compañeros, todos ellos estudiantes del Colegio Cervantes de Llerena (Badajoz) y que como he indicado, procedían de Badajoz de examinarse de 4º de reválida.



Reloj que usaba el joven Clemente Mateos en el momento del accidente. Aunque no se aprecie bien por el desplazamiento de esfera debido al golpe, aparenta haber dejado de funcionar alrededor de una hora después de lo acontecido. (Recuerdo de su hermano Antonio Mateos)

El profesor-tutor que con ellos viajaba, D. Vicente Vizquete, herido en el siniestro, deambuló durante varios días perdido, desorientado, por los campos junto a la Sierra de San Jorge hasta que fue localizado y trasladado a un centro sanitario para su posterior revisión, siendo dado de alta en pocos días

Durante las primeras horas de la mañana se procedió a la retirada de hierros y maderas, hasta conseguir, de esta forma, extraer totalmente, el coche de segunda clase. En esta operación, y vuelvo a repetir, importantísima y eficaz la ayuda villafranquesa, así, durante esta etapa de salvamento los tractores y tractoristas tuvieron una espléndida actuación.

Debemos tener en cuenta, que en cualquier desgracia que se presenta, las labores también de investigación y cotejo, son minuciosas, más aún, cuando se trata de una etapa difícil de la historia de España donde todo puede tratarse como hipotéticas desconfianzas. Es por ello que tampoco fue relativamente fácil el poder acercarse al propio lugar sin previo permiso o autorización de las fuerzas del orden debido al cinturón que se obligó formar alrededor de los restos del tren y los vagones hasta que se pudo hacer diferentes labores de disquisición.



Foto 1ª extraída del portal Facebook a través de Villafranca en la Red y que personalmente atribuyo a un reportaje realizado en su día por Pedro Masa Muñoz "Tracatrá"

A posteriori, se intuye que fue un suceso tratado secretamente como sabotaje hasta demostrarse totalmente lo contrario como ya sabemos, pero para definir lo que fue y pudo haber sido, se juzgaron los sentimientos de muchas de las personas que habían perdido a sus familiares en el choque.

A las 8 de la mañana del domingo 17, contaba el cronista oficial de ABC destinado en Sevilla, que llegó al lugar del suceso y que incluso antes de llegar, ya se divisaba el horror por entre el sembrado de olivares que había y que hay entre la vía y la nacional y a tan solo unos 25 metros de esta última por la que se accedía al sitio concreto a través del llamado Camino de los Moros, que actualmente se encuentra cortado por la utilización de un paso elevado de nueva construcción.

Continúa la crónica diciendo, que el escenario es dantesco y que en él se encuentran ya todas las autoridades, los jueces de Almendralejo y Villafranca, D. Pedro Alcántara y D. Ángel



Mancha respectivamente; el teniente coronel de la Guardia Civil, D. Manuel Cámpora, jefe de la 206 Comandancia de Badajoz; el personal sanitario con una inmejorable labor facultativa ayudados de mano por los voluntarios de la Cruz Roja de Villafranca como me detalló hace algún tiempo el único superviviente de la agrupación, Sr. Lairado; Policía Municipal; vecinos que aún continúan y el alcalde de la localidad, D. Fernando Rengifo, quienes, desde el primer momento fueron felicitados por el Delegado del Gobierno en Renfe, que sobre el mismo lugar del suceso, así lo hizo presente, y de forma particular, al mecánico de Villafranca, D. Juan Manuel Ramírez Tenorio, quien realizó una labor humanitaria ejemplarísima.



Foto 2ª extraída del portal Facebook a través de Villafranca en la Red y que personalmente atribuyo a un reportaje realizado en su día por Pedro Masa Muñoz “Tracatrá”

Era necesaria una ayuda mucho más estratégica, me refiero a maquinaria pesada para labores de retirada de hierros muy pesado con los que se estaban trabajando, es evidente, se requería de labores mecánicas de mucha más índole.

A las doce del mediodía del siguiente día, unas trece horas después, llega desde Madrid una gran grúa para rescatar o desplazar la pesadísima máquina del tren, es necesario, Juan Bermúdez, trabajador de Renfe se encuentra aprisionado entre los hierros pero con vida, no así su hija que había fallecido sin ser él consciente de la situación. Durante todas aquellas horas de sufrimiento se le fue administrando agua con una goma que pudieron introducir hasta el.

Entre los muertos se contaron el maquinista del ómnibus y un mozo de dicho tren; el fogonero resultó con heridas muy graves y posteriormente también murió en el hospital.



**La lista de personas que habían perdido la vida en el fatídico accidente fue la siguiente:**

Clemente Mateos Martínez de Rodrigo de 16 años (Llerena)  
 Purificación Álvarez García de 26 años  
 Agustín Delgado Cuadrado de 29 años  
 Estanislao Tena Millán de 16 años (Llerena)  
 Teófilo González de 61 años  
 Francisco Díaz Arroyo de 32 años  
 Antonia García Pérez de 32 años  
 Rosa Díaz Cano de 41 años  
 Rafael Sierra Delgado de 16 años  
 José María Barrios Murillo de 16 años (Villanueva del Río)  
 Victoria Barrero Delgado de 43 años  
 María Fernández Delgado de 15 años  
 Miguel Moreno Gordillo de 28 años  
 Manuel Díaz Díaz (No fue anotada su edad)  
 Bartolomé Martín Melchor (Maquinista)

Se desconoce los nombres de las otras dos personas que murieron en el hospital, aunque como ya señalé, uno de ellos fue el fogonero del tren ómnibus.

**Los heridos asistidos en Villafranca de los Barros fueron:**

Isidoro Bajo Rodríguez  
 Benita Merino Prieto  
 María Rodríguez Bajo

**Fueron trasladados a Mérida en estado crítico:**

Eugenio Bermejo López (Otro de los jóvenes que venían de examinarse en Badajoz)  
 Pedro Caballero Cumplido  
 Antonio Carmona Cueto (Vélez-Málaga)  
 Juan Lobos Pardo (Interventor del tren)  
 Antonio Lujan Gala (Guardia Civil escolta del mismo ómnibus accidentado)  
 Ricardo Gómez Cabello (Vélez-Málaga)  
 Miguel Maestre (Empleado en Renfe Mérida)  
 Víctor Rivero Rodríguez  
 Agustín Ruiz (Otro de los jóvenes que venían de examinarse en Badajoz)  
 Diego San Juan Cortés (Guardia Civil escolta del mismo ómnibus accidentado)  
 Juan Rodas García  
 Vicente Vizueté (Profesor de Llerena que acompañó a los niños a Badajoz y que fue trasladado días después)

**Los atendidos en el lugar del accidente:**

Consuelo Gómez Carballo y su madre  
 Juan Manuel Gamón

Manuel Germán Trejo

Junto a otras tres personas más de las que no trascendieron sus nombres.

Lamentablemente, en cualquier desgracia que se presenta, siempre aparecen los carroñeros del dinero, los sórdidos.

Es impotencia lo que las familias afectadas sintieron cuando desagradablemente un mísero y ruin “operario de pleitos” de la ciudad de Olivenza se personó como acusación de los afectados queriendo hacer su agosto sin previo permiso y parecer. Además, intentó cobrar su minuta antes de que las familias que habían aceptado las indemnizaciones por lo ocurrido la hubiesen recibido. Unas indemnizaciones que familiares y heridos siquiera interpretaron como medicamento contra el dolor moral, bien porque eran años en los que hablar de ese tema era algo novedoso, algo que podría tratarse como un soborno austero, algo insuficiente para jamás tapan el daño y sufrimiento de afectados y familias.

En lo personal, el réprobo tramo 47,800 de nuestra vía ferroviaria, bastantes años después, en mi etapa adolescente, me hizo sentir la angustia de que otro tren casi quita la vida a un gran amigo cuando cruzaba el paso a nivel sin barreras justo delante mía. En aquellos instantes no encontrábamos consuelo aun habiendo retrocedido aquel tren cuando le fue posible después de recorrer unos 500 m. hasta que pudo detenerse, y su maquinista –gran persona- ayudó y apoyó en todo momento y a lo largo de su tiempo por hospitales a mi buen amigo. Salimos a la N-630 pidiendo ayuda y nadie paraba, fueron momentos y días muy duros. Finalmente y tras meses de operaciones y recuperación, pudo salir adelante haciendo su vida prácticamente normal.

Hoy, 19 de noviembre del año 2017, momento en el que finalizo este artículo, 138 años después de la inauguración del tramo Mérida-Sevilla, la red de trenes de Extremadura se encuentra en un monumental atasco del cual poco hemos avanzado.

Extremadura cuenta con el ferrocarril más obsoleto del país, incidiendo así en las deficiencias de toda índole, por lo que repercute de forma negativa en cualquier sector y en sus infraestructuras para una buena seguridad activa y pasiva.



Foto: Pepe López

**FUENTES CONSULTADAS Y AGRADECIMIENTOS:**

Los datos sobre la “Compañía de Ferrocarriles Extremeños” han sido elaborados sobre los anuncios aparecidos en la Gaceta de Madrid en los años que se citan.

<http://www.lagaceta.com.ar>

<http://www.spanishrailway.com/>

<http://www.panoramio.com>

Agradecer enormemente a Antonio Mateos Martín de Rodrigo vecino de Mérida por los datos que pudo aportarme, así como pedirle disculpas por hacer revivir unos malos recuerdos para él. Del mismo modo, mi agradecimiento a un gran amigo y amiga, Javier García (Inmobiliaria García) y Elena Lemus respectivamente por hacer posible el contacto con Antonio Mateos

Club Ferroviario Jerezano (José Manuel)

Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril (Manuel J. Marcos)

Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Hemeroteca ABC

Hemeroteca La Vanguardia

Beatriz González de Junta Extremadura

Y como no podía ser de otra manera, también tengo que agradecer a mi padre, Cruz López, el haberme dado otros datos y contar las vivencias del momento

