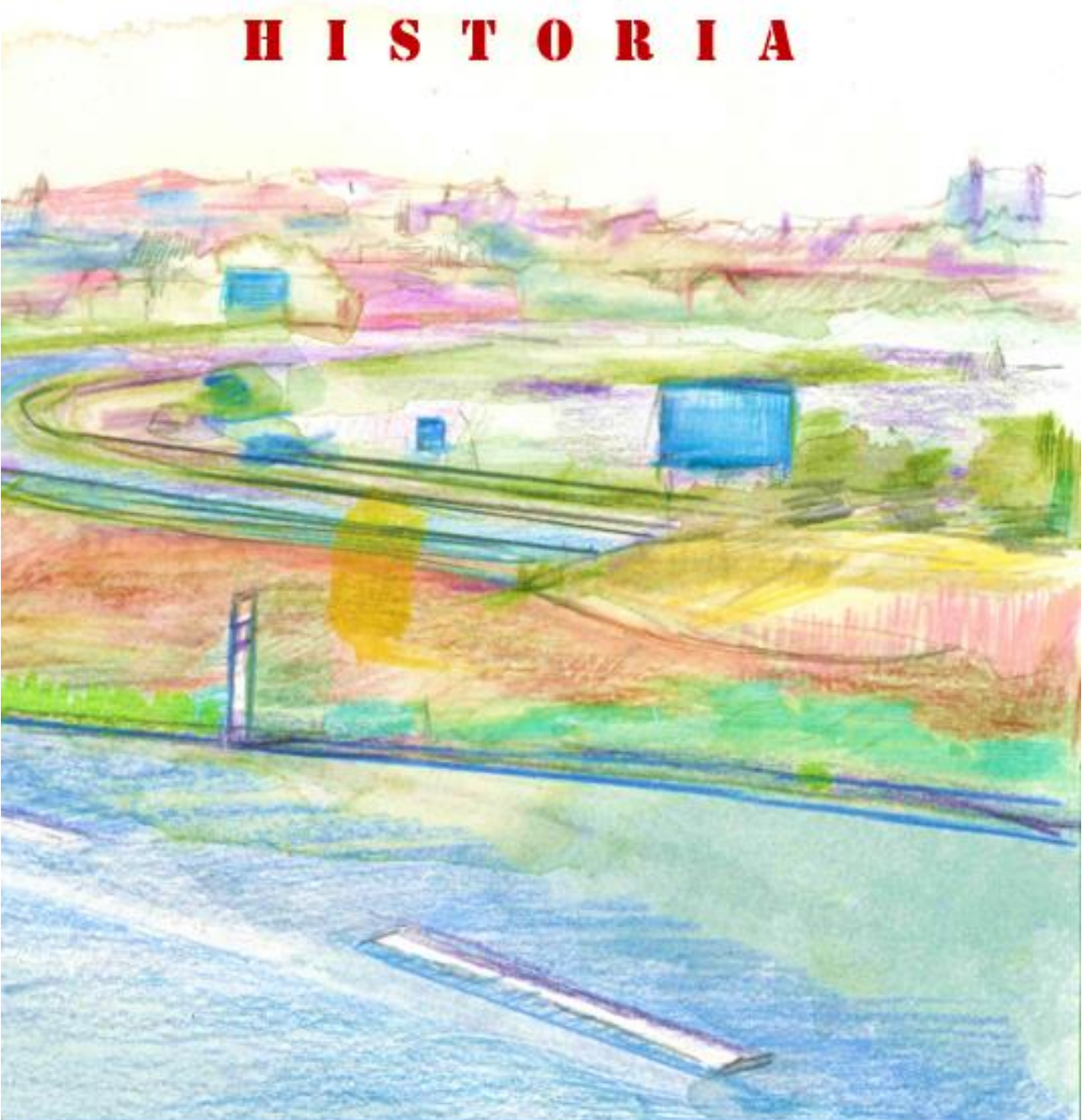


# **LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA**



**XXII JORNADA DE HISTORIA DE  
FUENTE DE CANTOS**

# LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA

## XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS



Fuente de Cantos, 2023

## **XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS**

*Fuente de Cantos, 4 de noviembre de 2023*

### **PATROCINIO**

Excmo. Ayuntamiento de Fuente de Cantos

### **ORGANIZACIÓN**

Comisión Lucerna Historia

Excmo. Ayuntamiento de Fuente de Cantos

### **COLABORACIÓN**

Diputación de Badajoz

Centro de Profesores y Recursos de Zafra

Sociedad Extremeña de Historia

### **COMISIÓN ORGANIZADORA**

*Concejalía de Cultura*

Luisa Durán Pagador

#### *Coordinación*

Felipe Lorenzana de la Puente

#### *Composición*

Joaquín Castillo Durán

José Antonio Gordillo Lavado

José Lamilla Prímola

Manuel Molina Parra

José Rodríguez Pinilla

## **LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA. XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS**

### **COORDINACIÓN Y MAQUETACIÓN**

Felipe Lorenzana de la Puente

© De la presente edición: Comisión Lucerna Historia

© De los textos e imágenes: los autores

I.S.B.N.: 978-84-09-51293-5

Depósito Legal: BA-000408-2024

### **PORTADA**

Diseño de Félix León López

### **IMPRESIÓN**

Imprenta Provincial. Diputación de Badajoz

Fuente de Cantos, 2023

<http://jornadashistoriafuentecantos.jimdo.com>

# ÍNDICE

|  |   |
|--|---|
| <i>Presentación XXII Jornada de Historia</i><br>Ángel Bernal Estévez ..... | 9 |
|--|---|

## PONENCIAS

---

|  |    |
|--|----|
| <i>La CN-630 en Extremadura, una carretera con historia</i><br>Juan Agustín Sánchez Rey..... | 15 |
|--|----|

|   |    |
|---|----|
| <i>El ferrocarril Mérida-Sevilla, primera conexión entre el norte y el sur occidental</i><br>Juan José Ramos Vicente..... | 65 |
|---|----|

|   |    |
|---|----|
| <i>Propuestas para una estación de ferrocarril en Fuente de Cantos. Crónica de un desencuentro</i><br>José Antonio Torquemada Daza..... | 85 |
|---|----|

## COMUNICACIONES

---

|  |     |
|--|-----|
| <i>Proyecto y construcción de la carretera de Castilleja de la Cuesta a Badajoz en la década de 1860: el tramo del límite provincial de Huelva al Pontón del Culebrín en el término de Monesterio</i><br>Antonio Manuel Barragán-Lancharro ..... | 123 |
|--|-----|

|  |     |
|--|-----|
| <i>El ingeniero que planteó traer el ferrocarril a Fuente de Cantos: Roberto Kith</i><br>Alfonso Gutiérrez Barba ..... | 149 |
|--|-----|

|  |     |
|--|-----|
| <i>Notas sobre el correo en Fuente de Cantos durante la Época Pre Filatélica</i><br>Eduardo Martín Pérez ..... | 173 |
|--|-----|

|  |     |
|--|-----|
| <i>Vías Pecuarías en Fuente de Cantos</i><br>Manuel Molina Parra ..... | 197 |
|--|-----|

|   |     |
|---|-----|
| <i>Las comunicaciones en la Siberia extremeña</i><br>Casildo Rodríguez Serrano..... | 217 |
|---|-----|

|   |     |
|---|-----|
| <i>Fregenal de la Sierra. 27 de diciembre de 1880</i><br>Antonio Blanch Sánchez ..... | 237 |
|---|-----|

|   |     |
|---|-----|
| <i>Repoblación, comunes y ganados. Los pleitos de Calera con sus vecinas (siglos XIII-XVI)</i>                                      |     |
| Manuel López Fernández .....  | 251 |
| <i>¿De dónde soy yo? Un análisis de la experiencia migratoria extremeña en Gipuzkoa durante el desarrollismo español, 1961-1975</i> |     |
| Juan Carlos Redondo Hernández .....   | 271 |
| <i>Milagro en Soriano</i>   |     |
| Julián Ruiz Banderas.....   | 295 |
| <i>Las iglesias de Zurbarán. El estado del patrimonio religioso en Fuente de Cantos y Llerena a inicios del siglo XX</i>            |     |
| Álvaro Vázquez Cabrera .....  | 325 |
| <b>PERSONAJES CON HISTORIA, IV</b>  |     |
| <i>Bernardo Ruiz González (1907-1989), topo. La trinchera prolongada</i>  |     |
| Felipe Lorenzana de la Puente y Ángela Carrasco Osuna .....   | 347 |
| <i>Relación de autores.....</i>   | 363 |

# **PROPUESTAS PARA UNA ESTACIÓN DE FERROCARRIL EN FUENTE DE CANTOS. CRÓNICA DE UN DESENCUENTRO**

**José A. Torquemada Daza**

josetorque@hotmail.com

*RESUMEN: Desde mediados del siglo XIX los ayuntamientos de Extremadura se movilizan para conseguir la construcción de líneas de ferrocarril que conectaran con los principales centros de consumo para dar salida a su enorme producción agrícola y ganadera. Sucesivos proyectos tratan la construcción de diferentes líneas que hubieran tenido estación en Fuente de Cantos: El ferrocarril de Mérida a Sevilla, la línea a Huelva, de Belmez a Valencia del Ventoso o una red de ferrocarriles provinciales propusieron su construcción, sin que, por distintos motivos, ninguna de ellas se hiciera efectiva.*

José A. Torquemada Daza

**LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA**  
**XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS**

Comisión Lucerna Historia, 2023

Pgs. 85-121

ISBN: 978-84-09-51293-5



## I. INTRODUCCIÓN.

En la sexta década del siglo XIX la población de Fuente de Cantos vivió una sucesión de emociones en lo referente a las principales comunicaciones. Al impulso que recibían desde los poderes públicos le seguía la decepción de ver cómo el progreso pasaba de largo.

Rompiendo radicalmente con el pasado, telégrafo, carreteras y ferrocarriles son las novedades que llegaron en esos años y, teniendo en cuenta el lugar estratégico que ocupaba la población, en plena Vía de la Plata y en la puerta de entrada a Extremadura desde Andalucía, todo hacía pensar que pronto sería uno de los pueblos mejor comunicados de la región.

La Real Orden del Ministerio de la Gobernación de 25 de noviembre de 1859 aprobó el pliego de condiciones para la construcción de una línea telegráfica desde Badajoz a Sevilla, que contaría con cinco estaciones telegráficas y pasaría por La Albuera, Santa Marta, Los Santos, Calzadilla de los Barros, Fuente de Cantos, Monesterio, Santa Olalla, Ronquillo y la carretera del Puerto.

El Real Decreto del Ministerio de Fomento de 7 de septiembre de 1860 aprobaba el Plan General de Carreteras formado en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6º de la ley de 22 de Julio de 1857, estableciendo tres carreteras de primer orden en la provincia: la de Madrid a Badajoz, la de San Juan del Puerto a Cáceres y la de “Cuesta del Castillejo a Badajoz por Fuente de Cantos y Los Santos”.

El referido artículo 6º estimulaba la formación del plan de carreteras teniendo en cuenta el sistema de ferrocarriles proyectado para toda España, que ya se estaba ejecutando en algunas regiones y que por esta parte del país estaba aún por decidir.

En el mismo número de *La Gaceta* en el que aparecía el pliego de condiciones de la línea telegráfica, se publicaba la concesión para construir un ferrocarril que iría desde Huelva hasta la línea de ferrocarril de Mérida a Sevilla, pasando por las minas de cobre de Buitrón, cuyo proyecto incluiría el paso por Fuente de Cantos.

Y entre las muchas propuestas que se estaban haciendo para el trazado de la línea férrea de Mérida a Sevilla tendríamos la que Roberto Kith había planteado en julio de 1856, que preveía la construcción de un ferrocarril que,



partiendo de Sevilla y pasando por Fuente de Cantos, Los Santos y Villafranca, llegaría hasta Mérida<sup>1</sup>.

En poco tiempo todos estos proyectos se vendrían abajo. El 20 de agosto de 1860 se decidía que las estaciones telegráficas intermedias de la línea de Badajoz a Sevilla estarían en Zafra, Monesterio y Ronquillo.

Un Real Decreto de 6 de septiembre de 1864 modificaba el Plan General de carreteras, rebajando a carretera de segundo orden la de “Cuesta del Castillejo a Badajoz por Fuente de Cantos”.

Y el proyecto de ferrocarril ideado por Roberto Kith se quedaría sólo en eso, pues la mayoría de las propuestas para la construcción de la línea de Mérida a Sevilla renunciaban a seguir el trayecto de la carretera y la población de Fuente de Cantos quedaría marginada por los sucesivos proyectos para la construcción del ferrocarril bético-extremeño. Tampoco la línea hacia Huelva pasaría por aquí.

Con el paso de los años, Fuente de Cantos dispondría de estación telegráfica y de una buena comunicación por carretera, pero lo del ferrocarril fue postergado *sine die*.

## II. IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL FERROCARRIL.

En su propuesta de ferrocarril, Roberto Kith indicaba que:

“Yo creo que á Sevilla le conviene ser el depósito y puerto de extraccion de los inmensos frutos de Estremadura, que hoy con tantas dificultades y á tan altos portes, vienen á buscar su salida por ella, y para esto es necesario que dichos frutos se obtengan á precios que puedan competir con los de otros centros de producción.

Y por lo que hace á Estremadura, se le saca por este medio de la inacción en que se encuentra, proporcionándole la facilidad de aprovecharse por completo de la fertilidad de su privilegiado suelo”.

Pero Kith no era el primero en tratar la cuestión de los beneficios que el establecimiento del ferrocarril debía traer para la producción agropecuaria de Extremadura. El 19 de noviembre de 1845, el capitán Pithingthorn, publicaba sendas cartas en *The Railway Herald* y *The Railway Express*, de Londres, en las que informaba de sus gestiones para la construcción de un ferrocarril de Madrid a Badajoz y un ramal desde Mérida a Sevilla<sup>2</sup>, conectando “Madrid con Lisboa y Sevilla, y á la feraz Extremadura con el Guadalquivir y el mar”, manifestando que...

---

<sup>1</sup> KITH FERNÁNDEZ DE LA SOMERA, R. “Ramal de Sevilla a Mérida”, en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 13-7-1856, pp. 183-184.

<sup>2</sup> BARRANTES MORENO, V. *Aparato Bibliográfico para la Historia de Extremadura*, t. III, Madrid, 1877, pp. 251-254.

“... El ramal de Mérida a Sevilla será el más productivo e interesante (...) El trigo no tiene estimación alguna ni valor por falta de caminos, e inmensas porciones de hermoso terreno están abandonadas y sin cultivo por no ser necesario al consumo de sus habitantes.

El entusiasmo de estos naturales puede calcularse en el hecho de ofrecerme mulas, caballos y toda clase de enseres para mi comodidad en los tránsitos, con cuya bondad me han honrado los propietarios de las tierras de la línea trazada, y muy especialmente los señores de la compañía de diligencias. Esto prueba la falsedad con que se decía en Inglaterra que los propietarios de carruajes públicos mostrarían oposición al proyecto de los caminos de hierro”.

El 19 de febrero de 1845 se había aprobado la primera concesión para construir un ferrocarril desde Mérida a Sevilla, como parte de un proyecto más ambicioso que conectaría los principales puertos del sur, Cádiz, Sevilla o Huelva, con los del norte, Santander, Vigo o Gijón.

Esta línea transversal de norte a sur era prioritaria para los intereses extremeños, y así se defendió en las Cortes en 1850 por los diputados de Cáceres y Badajoz, pero pronto fue esta provincia la que mostró sus preferencias por un ferrocarril de Madrid a Lisboa pasando por Ciudad Real, Mérida y Badajoz, que sería el primero en construirse y en torno al cual se articularon las demás líneas de Extremadura.

Hasta entonces, las líneas férreas construidas o concedidas en España se referían siempre a la conexión de la capital del reino con los principales puertos de la Península o a comunicaciones entre regiones mineras e industriales. Así sucedía en nuestro entorno con las líneas de Madrid a Sevilla y Cádiz, de Madrid a Badajoz y Lisboa o la de Almorchón a Belmez y Córdoba, buscando esta los yacimientos de carbón de la cuenca minera cordobesa.

Pero, más que del carbón, el siglo XIX fue el del plomo como producto estrella para toda clase de usos y, en consonancia con lo que estaba sucediendo en otras zonas del sur de Badajoz, en la primera mitad del siglo XIX en el partido judicial de Fuente de Cantos se denunciaron 27 minas de plomo, 14 de cobre, 29 de cinabrio, 4 de plomo argentífero, una de plata y una de carbón<sup>3</sup>, si bien estos registros no dieron el resultado que de ellos se esperaba, por lo que, a falta de una producción minera de importancia, la justificación del ferrocarril por estas tierras debía estar en el transporte de productos agropecuarios.

---

<sup>3</sup> GUERRA GUERRA, A. “La minería en la Baja Extremadura en la primera mitad del siglo XIX”, *Revista de Estudios Extremeños*, Badajoz, vol. 31, mayo-agosto 1975, pp. 222-240.

No podemos olvidar que, a mediados del XIX, los pueblos que componían el partido judicial tenían una abundante producción de aceite, vino, verduras y, sobre todo, granos de todas clases, de los que Madoz decía que se exportaban trigo y cebada para Andalucía. Para el término municipal de Fuente de Cantos, Madoz daba una producción de 42.000 fanegas de trigo, 24.000 de cebada, 4.000 de avena, 3.000 de habas y 2.000 de garbanzos. En cuanto a la ganadería, el rey absoluto era el ganado lanar, del que, solo en Fuente de Cantos, había más de 40.000 cabezas a finales del XVIII, seguido por el de cerda, con unas 3.500<sup>4</sup>.

Además, las tierras de Fuente de Cantos marcaban el final de la Cañada Real Leonesa Occidental, que se divide a partir de aquí en varios ramales hasta Montemolín, Monesterio, Cabeza la Vaca o Segura de León. Según Estepa García<sup>5</sup>, la Cañada Leonesa es la genuina extremeña y podemos considerarla, siglos atrás, como la de mayor tránsito de ganado, “la vía principal de acceso a las tierras del meridiano central de Extremadura, una verdadera arteria donde el fluir del ganado trashumante daba vida a comarcas poco pobladas”. Desde León, pasaba por Medina del Campo, Ávila, Navalморal de la Mata, el Miravete, Medellín, Hornachos, Puebla del Prior, Hinojosa del Valle, Bienvenida y Fuente de Cantos.

La idea de la trashumancia estaba muy presente en el sentir de los cace-reños que, viéndose marginados por la construcción de ferrocarriles, instaban la creación de una gran arteria ferroviaria que cruzara la región de norte a sur. El que fuera diputado provincial de Cáceres, Felipe Calzado Pedrilla, insistía en los beneficios que, para la trashumancia y el transporte del ganado, tendría esta línea transversal<sup>6</sup>:

“Ese ganado lanar trashumante, que hace todos los años dos viajes, y en cada uno emplea treinta o más días, que viaja precisamente por los cordeles, cuyos pastos se comen los primeros que pasan, si es que ya no lo han hecho los ganados de los predios colindantes, que sufre con esos viajes una pérdida de un 3 por 100, que para que pueda resistir la trashumación acostumbran los ganaderos, aun en los años más fértiles, degollar la mitad de la cría aplicando dos madres a cada una de las que quedan, que se privan de hacer queso, y de emplear sus estiércoles en el abono de las tierras labrantías; ese ganado trashumante, que sufre tantas pérdidas, y deja de tener una porción de productos, que está dando el ganado estante, solo por esos viajes de treinta o más días, que tiene que hacer por cordeles sin comida, si en vez de hacerse esos viajes

---

<sup>4</sup> CORRALES ÁLVAREZ, A. “La Villa de Fuente de Cantos a finales del siglo XVIII. Análisis histórico a partir del interrogatorio de la Real Audiencia”, *Actas VII Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, 2007, p. 162.

<sup>5</sup> ESTEPA GARCÍA, J.J. *Las Grandes Cañadas Extremeñas. Relatos de la Mesta*, Badajoz, 2000, pp 203-204.

<sup>6</sup> BARRANTES, p. 303.

fuese trasladado en un día desde las dehesas de Extremadura a donde tienen los pastos de verano, y vice-versa, por una vía férrea, que llevase la dirección de los Cordeles, si esto sucediese, no sufriría pérdida alguna en la trashumación, y podría dar los mismos productos que el ganado estante, con más la ventaja de la finura de su lana: si se tiene presente, que pastan las dehesas de Extremadura dos millones de ovejas trashumantes, y esa pérdida que tienen, se une a la más producción que pueden dar, arrojarán una suma de muchos millones de riqueza anual, que se distribuiría entre la empresa del camino de hierro, los ganaderos trashumantes, y los dueños de las dehesas."

Recordaba además que los aceites andaluces estaban ganando los mercados de Castilla gracias al transporte ferroviario, desplazando a los aceites extremeños, y que, continuando la línea transversal hacia el norte, se podrían llevar las carnes hasta Galicia, donde tenían mejor precio que en Madrid, sin descartar la conexión con la capital, por ser el principal centro de consumo de ganado de cerda.

### III. UN CAMINO DE HIERRO POR SIERRA MORENA.

Cuando se planteó la red de ferrocarriles de España uno de los principales problemas era el de cómo llegar desde Madrid hasta Sevilla y Cádiz, por la dificultad del paso de Sierra Morena, para lo que se estudiaron diversos trazados: Uno por la provincia de Albacete hacia las sierras de Segura y Cazorla y, a partir de allí seguir el Guadalquivir. El segundo sería el tradicional paso de Despeñaperros, desde Ciudad Real hacia Jaén, que, si en siglos anteriores había permitido un buen arrecife, para el ferrocarril requería de importantes obras. El tercer trayecto iría desde el sur de Badajoz hacia Córdoba por el valle del Guadiato, con el atractivo de que las minas de carbón de Belmez suministrarían el combustible para las locomotoras, pero con la dificultad de la bajada desde Cerro Muriano, que requería de grandes pendientes.

El siguiente camino es el que nos interesa, pues una vez decidido que, desde Madrid y pasando por Ciudad Real, el ferrocarril llegaría a Extremadura, se podían atravesar las sierras del sur de Badajoz y del norte de Sevilla para llegar hasta esta ciudad.

Con esta premisa debemos volver al proyecto elaborado por Roberto Kith, ingeniero del cuerpo nacional de minas destinado en la provincia de Sevilla, de la que afirmaba haberla recorrido en todas direcciones y no por los caminos generalmente seguidos, sino por trochas y a campo través, lo que le permitió adquirir unos conocimientos privilegiados para diseñar el trayecto que habría de seguir el ferrocarril desde Sevilla hasta Badajoz a su paso por Sierra Morena.

Siendo la distancia de Sevilla a Badajoz de 36 leguas, daba por hecho que el mejor destino habría de ser Mérida, donde empalmaría con el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, ahorrándose seis leguas.

Y en cuanto a la descripción del trazado, señalaba que, desde Sevilla hasta la sierra, fuera cual fuera la dirección que se quisiera dar, no habría inconveniente alguno, y solo habría que atender a la importancia de las poblaciones por las que pasara.

Era al llegar a Sierra Morena donde empezaban las dificultades que ofrecían las doce o catorce leguas de sierra que había que atravesar, pues, una vez pasadas, no habría ningún obstáculo relevante hasta Mérida, por lo que podría llevarse por donde pareciera más conveniente. Previamente Kith resolvía una cuestión que habrá que tenerse presente en todos los proyectos que veremos, cual es por qué el ferrocarril no siguió trazado de la carretera:

“De ninguna manera debe darse al ferro-carril el paso por la Sierra en el punto en que lo tiene la carretera, porque además de no atravesar otros pueblos que las Ventas de la Pajanosá, Ronquillo, Santa Olaya y Monasterio, de los que los tres primeros son de muy poca importancia, la bajada y subida de la Rivera de Huelva por las cuestas de la Media fanega y de la Cuartilla hacen muy dificultoso proyectar por ellas un ferro-carril”.

Descartando otros trazados, proponía una línea que, partiendo de Sevilla, se dirigiría a La Algaba, de allí a Guillena, siguiendo por las riberas de Huelva y de Cala y, atravesando las extensas cañadas de Almadén de la Plata y del Real de la Jara, se dirigiría después a Arroyomolinos y Segura de León, donde acaba la sierra y empieza el terreno llano de Extremadura, por lo que el ferrocarril podría ir sin dificultad a Fuente de Cantos y, siguiendo la carretera desde aquí, por Los Santos y Villafranca, hasta Mérida.

Como buen conocedor de los caminos, Kith cerraba su propuesta advirtiendo que, cuanto más al Este se separase la línea férrea de la carretera, más largo sería el trayecto, indicando que en esa zona están los muy escabrosos terrenos de la cuenca del Viar y, todavía más al Este, las sierras de Constantina y Alanís, de las que decía que compiten en escabrosidad con las del río Viar.

Sin embargo, la mayoría de los proyectos que se estaban estudiando por entonces se inclinaban por seguir estos trazados más al Este, con distintas variantes que fueron analizadas por Francisco Coello<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> COELLO Y QUESADA, F. *Proyecto de las Líneas Generales de Navegación y de Ferro-Carriles en la Península Española*, Madrid, 1855, pp. 348-357.



Fig. 1: Proyecto de Roberto Kith para el ferrocarril de Mérida a Sevilla, pasando por Fuente de Cantos. El trazado de puntos es el que finalmente seguiría la línea.

En 1854 José Soler de Mena proyectó unir Mérida con Sevilla por Alange y el río Matachel hasta Berlanga, y desde allí a Guadalcanal.

José Campana obtuvo una concesión provisional para esta línea, estudiada por Mr. Wissocq, que pasaría por Alange, Puebla del Prior, Usagre, Bienvenida, Villagarcía, Llerena, Trasierra y Puebla del Maestre, siguiendo por la orilla del río Viar hasta Cantillana.

Otro proyecto sería el de Eusebio Page, que planeó este ferrocarril pasando por Almendralejo, Villafranca de los Barros, Ribera del Fresno, Usagre, Villagarcía, Llerena, Guadalcanal, Cazalla, El Pedroso y Villanueva, llegando al Guadalquivir en Tocina, donde empalmaría con la línea proyectada de Córdoba a Sevilla.

Las reales órdenes de 9 de septiembre de 1862 y 12 de enero de 1863 aprobaban sendos proyectos del ingeniero Víctor Rapin<sup>8</sup> en los que describía el trazado y la memoria económica de cada uno de ellos.

<sup>8</sup> BARRANTES, pp. 266-268.

El primero, muy similar al que propuso Eusebio Page, planteaba la línea por Calamonte, Torremegía, Almendralejo y Llerena, aunque separándose bastante de los principales pueblos, dejando a la derecha Villafranca a 1.800 metros, los Santos a 15 kilómetros, Zafra a 20, Usagre a 4, Bienvenida a 12 y Fuente de Cantos a 22 y a la izquierda quedarían Ribera del Fresno, a 5.300 metros y Villagarcía a un kilómetro.



Fig. 2: Proyectos para la línea de Mérida a Sevilla

El propio autor opinaba que este trazado no servía a los intereses de los grandes pueblos de la zona, de los que se alejaba en demasía, mostrándose más favorable a su segunda propuesta:

“Parte de la estación misma de Mérida, pasa por Calamonte, Almendralejo, Villafranca, los Santos, Llerena, Guadalcanal, la fábrica del Pedroso, las minas de carbón de Villanueva y viene a desembocar en el camino de Córdoba en la estación de Tocina. Quedan a su derecha Fuente del Maestre á 10 kilómetros; Zafra á 5.500 metros, Bienvenida á 4.500 metros, Fuente de Cantos á 15 kilómetros, Fuente del Arco á 1 kilómetro, Cazalla á 5.000 metros, el Pedroso á 3.000 metros; y a su izquierda, Rivera á 15 kilómetros, Usagre á 4 kilómetros, Villagarcía á 3 kilómetros, Alanís á 3 kilómetros, San Nicolás á 5 kilómetros; de modo que sirve a las mismas poblaciones que el anterior, y se acerca considerablemente a los terrenos más productivos, como Fuente de Cantos, los Santos, y sobre todo Zafra”.

Aparte de cuestiones orográficas, la razón principal por la que casi todos los proyectos se dirigían por Llerena y Cazalla hasta empalmar en Tocina con el Ferrocarril de Córdoba a Sevilla, estaba en el transporte de minerales, pues se pretendía la construcción de una línea desde la cuenca carbonífera de Belmez hasta Fuente del Arco, para el transporte de las galenas de la zona de Azuaga y Berlanga, y también que la línea de Mérida a Sevilla recorriera los yacimientos de El Pedroso y las minas de Villanueva del Río.

#### IV. EL FERROCARRIL BÉTICO-EXTREMEÑO.

De conformidad con el segundo proyecto de Víctor Rapin salió a subasta la concesión de la línea de Mérida a Sevilla, cuyo pliego de condiciones particulares establecía que “el camino arrancará de Mérida y se dirigirá por Calamonte, Almendralejo, Villafranca, Los Santos, Llerena, Guadalcanal, Pedroso y las minas de Villanueva, a empalmar en la estación de Tocina con el de Córdoba a Sevilla”.

Diez empresas optaron a la concesión gracias a las generosas subvenciones ofrecidas por el Estado, las Diputaciones de Sevilla y Badajoz, y la implicación de casi todos los pueblos de esta provincia en la financiación de las obras.

El 11 de junio de 1863 se otorgó la concesión a D. Luis Guilhou, director de la francesa Sociedad General de Crédito en España y gerente de la *Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y Cádiz*, que en 1856 ya había obtenido la concesión del ferrocarril de Cádiz a Sevilla y, como continuación de esta, dos años después encargó a los ingenieros militares Zenarmuza y Alameda el estudio de la línea Mérida a Sevilla<sup>9</sup>.

En noviembre se produjo el traspaso de la concesión de Luis Guilhou a la *Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y Cádiz*, y muy pronto los ayuntamientos empezaron a manifestar su disconformidad con la adjudicación, pues habían apostado porque la concesión se hubiera hecho a Manuel Pastor y Landero, por lo que retiraron su apoyo económico a la empresa de Guilhou, que solo contaría con la subvención estatal.

Con el fin de influir en los pueblos que habían retirado su compromiso de invertir en este ferrocarril, la compañía ofreció cargos en su Consejo de Administración a políticos y personas relevantes, remunerándolos con 30.000 reales anuales, además de una comisión de un 5% sobre las cantidades que invirtieran

---

<sup>9</sup> La explicación de que fueran ingenieros militares está en que toda la línea transversal por la Vía de la Plata se consideraba de interés estratégico y necesitaba el visto bueno del ejército por ser paralela a la frontera portuguesa.



los municipios y un premio de otros 600.000 reales si lograban el desembolso total de los casi treinta millones de reales que los ayuntamientos habían ofrecido<sup>10</sup>.

Aunque oficialmente las obras habían comenzado en septiembre de 1863 como mero acto de propaganda, la empresa se comprometió a empezar realmente las obras tan pronto fueran aprobados por el Gobierno unos cambios en el trazado con los que pretendía satisfacer las solicitudes de los municipios que habían quedado sin estación en el proyecto inicial, si bien estos cambios se referían principalmente a que el ferrocarril llegara directamente a Sevilla por la margen derecha el Guadalquivir, sin utilizar el tramo de Tocina a Sevilla<sup>11</sup>.

Víctor Rapín censuraba estas reformas, enfatizando que la línea debería ser más próxima a Fuente de Cantos:

“Partiendo de Mérida y pasando por Calamonte, Torremegía, Almendralejo y Villafranca, llega a Zafra con 62 kilómetros de desarrollo. Aquí, por buscar la cuenca del arroyo del Prado, pasa la línea por un desierto entre Bienvenida y Usagre, dejando muy lejos a Fuente de Cantos, pueblo importantísimo, va luego a Villagarcía, Llerena, Casas de Reina y Fuente del Arco, donde empalma con el camino de Belmez a 113 kilómetros de Mérida”.

Se volvieron a empezar algunas obras en septiembre de 1864, aunque otra vez más como un acto formal que como una realidad, pues la incapacidad económica de la compañía y la suspensión de pagos de la Sociedad General de Crédito en España, encargada de financiar y ejecutar las obras, era el presagio de lo que estaba por venir.

Aunque la compañía culpaba al Gobierno de la tardanza, en Sevilla y Badajoz continuaba la campaña contra Guilhou, pidiendo que se adjudicaran las obras a otra empresa, presentando al Ministerio de Fomento una solicitud acompañada de ocho mil firmas, además de la intervención de diputados en Cortes por los distritos de Mérida, Jerez de los Caballeros, Zafra y Siruela, y de ayuntamientos como los de Almendralejo y Los Santos de Maimona.

Atendiendo a tales solicitudes, tras la intervención de una comisión de diputados extremeños y andaluces encargada de buscar solución al conflicto, con los informes del ingeniero jefe de la división de ferrocarriles de Sevilla y con el visto bueno del Consejo de Estado, el 29 de diciembre de 1866 se declaró la caducidad de la concesión.

---

<sup>10</sup> Diario *Crónica de Badajoz*, 13-7-1864.

<sup>11</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24-4-1864, p. 259, y 1-5-1864, pp. 275-276.

Ese mismo día una Real Orden alentaba la construcción de este ferrocarril con el estudio de un nuevo trazado que habría de permitir mayores pendientes y curvas de menor radio, además de otras modificaciones que reducirían notablemente el coste de las obras. Estas variaciones hubieran facilitado que el ferrocarril siguiera el trazado de la carretera y aproximarse a Fuente de Cantos, hasta incluso poner estación. Pero no.

#### V. ¿INVERTIR EN FERROCARRILES? LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA A SEVILLA.

El 24 de marzo de 1869 se otorgó la concesión a Manuel Pastor y Landero que, impregnado por el espíritu liberal del momento, renunció a las subvenciones que el Estado y la Diputación de Badajoz habían prometido, de 60.000 y 15.000 pesetas por kilómetro.

Ingeniero de caminos, Manuel Pastor y Landero había ejecutado las obras de modernización del puerto de Sevilla, interesándose en presentar este puerto como la salida natural de la producción extremeña. En poco más de un año abrió al tráfico los 12 kilómetros desde la estación de Tocina, situada en la línea de Córdoba a Sevilla, hasta las minas de carbón de Villanueva del Río, acabando así con cualquier esperanza de que este ferrocarril variara su trazado en la conexión con Sevilla.

Siguiendo las pautas establecidas para estos casos, el 10 de enero de 1870 constituyó la *Empresa del Ferrocarril de Mérida a Sevilla*, para la construcción y explotación de la línea. Pastor y Landero sería el presidente de esta compañía y a ella transfirió la concesión.

Aceptaba la condición de “ejecutar a su costa y riesgo, sin derecho a expropiación forzosa, todas las obras necesarias para el completo de un ferrocarril de Mérida a Sevilla sin subvención alguna del Estado”, si bien admitía que fueran los municipios quienes financiaran gran parte de las obras, suscribiendo las obligaciones hipotecarias que emitiera la compañía.

Meses antes de obtener la concesión, Pastor y Landero ya había firmado contratos con numerosos municipios, comprometiéndose a ejecutar los trabajos a cambio de que estos invirtieran en su financiación. Para esta tarea de captación de capitales se reunió con representantes de los ayuntamientos de las comarcas de Zafra y de Llerena en febrero de 1868.

La financiación del ferrocarril por los municipios es un hecho singular de esta parte del país, que se había iniciado en mayo de 1852, cuando el Ministerio

de Fomento solicitó a los gobernadores civiles de Cádiz, Sevilla, Córdoba, Ciudad Real, Badajoz, Cáceres, Toledo, Ávila, Segovia, Salamanca, Zamora, Valladolid, Palencia y Burgos, que tanto municipios como diputaciones cooperasen en la construcción de los ferrocarriles, pues, debido a lo extenso y despoblado de estos lugares, las subvenciones estatales se consideraban insuficientes.

En noviembre de ese año, el Gobernador civil de Badajoz se reunió con alcaldes del sur de la provincia para instarles, cuando no exigirles, que se implicaran en la financiación de los ferrocarriles, en principio en el de Ciudad Real a Badajoz, pero también y principalmente en el de Mérida a Sevilla. Siguiendo las directrices del Ministerio de Fomento, les proponía que vendieran sus bienes de propios, preferentemente sus fincas comunales, y el dinero obtenido lo invirtieran en títulos de las compañías ferroviarias.

La Ley de desamortización de Pascual Madoz declaró la venta obligatoria de los bienes de propios y comunes de los municipios. El 20% del producto de esa venta sería para el Estado, y el 80% restante para los pueblos, que estaban obligados a invertirlo en títulos de deuda pública.

Pero esta ley establecía una serie de excepciones y una de ellas era que ese 80% se podría destinar a “obras públicas de utilidad local o provincial”, por lo que los ayuntamientos podían destinar este dinero a financiar las obras del ferrocarril adquiriendo los títulos que emitieran las compañías, iniciando una peculiar forma de financiación sin parangón en ninguna otra parte de España.

Setenta y cinco ayuntamientos de la provincia decidieron invertir en acciones y obligaciones de compañías ferroviarias, para lo que se creó en Badajoz una Junta del Ferrocarril cuya misión era promover suscripciones municipales y particulares. Con el fin de infiltrarse en toda la sociedad y atender al deseo de políticos y caciques, se crearon comisiones en las cabezas de partido y Juntas de accionistas en los pueblos de mayor importancia, en las que participaban ayuntamientos, personas notables y mayores contribuyentes.

Los títulos de deuda pública ofrecían un 3% de interés, a veces pagado con años de retraso, mientras que la compañía del tren de Mérida a Sevilla ofrecía un interés del 6% pagadero puntualmente, por lo que invertir en ferrocarriles era una opción más que atractiva para los ayuntamientos, que en muchos casos recibían la promesa de la compañía de acercar la línea todo lo posible a los pueblos.

El momento cumbre de la captación de recursos municipales fue la primavera de 1863, ante la inminente subasta de la línea de Mérida a Sevilla,

cuando la mayoría de los ayuntamientos de la provincia ofrecieron suscribir títulos de este ferrocarril. La concesión a Guilhou paralizó estas ofertas, que se reactivaron años después por Pastor y Landero quien, para conseguir la suscripción de las obligaciones hipotecarias, en el verano de 1870 organizó reuniones con empresas, ayuntamientos, mayores contribuyentes y personas notables de Zafra, Villafranca, Almendralejo, Los Santos, Santa Marta y Fregenal.

Además, se les entregaba un prospecto<sup>12</sup> en el que decía que hasta ochenta y tres pueblos de primera importancia serían “fecundados” por este ferrocarril, y una carta firmada por un numeroso grupo de diputados, senadores, propietarios y comerciantes extremeños en la que solicitaba a los alcaldes que presionaran a los vecinos en sus respectivos municipios y pedía a los ayuntamientos que invirtieran directamente en la obra:

“En este concepto nos dirigimos a Vd. excitándole vivamente para que utilice su grande influencia en ese pueblo, á fin de que todas las clases de la sociedad contribuyan en proporción á sus fuerzas, adquiriendo acciones del ferrocarril, a su más rápida terminación.

Los Ayuntamientos, por su parte, deben también consagrar á esta obra de verdadera utilidad pública, el producto de sus antiguas inscripciones transferibles, que tenían en la caja de Depósitos, y que en el estado presente del Tesoro le son de una utilidad dudosa”.

Uno de los 65 firmantes de esta carta era D. Mateo Carrascal y Guzmán, diputado provincial perteneciente a una de las más influyentes familias de Fuente de Cantos, cuyos miembros estaban incluidos en las listas de mayores contribuyentes del municipio, eran grandes propietarios y fueron beneficiados por la desamortización de fincas comunales. Integrados en el ala liberal de la familia, sus hermanos Bernardo y Jerónimo se alternaron en la alcaldía fuentecanteña entre 1858 y 1863<sup>13</sup>.

Precisamente en 1863 el ayuntamiento de Fuente de Cantos se había comprometido a suscribir 100.000 pesetas en títulos del ferrocarril de Mérida a Sevilla, aunque esta promesa no llegaría a materializarse, a pesar de las gestiones de Pastor y Landero para que así se hiciera.

En cuanto a los otros ayuntamientos del partido judicial de Fuente de Cantos, solo cinco acabarían invirtiendo en estos títulos: Bienvenida, 32.500 pesetas; Montemolín, 261.000 pesetas; Puebla del Maestre, 77.000 pesetas, y

---

<sup>12</sup> BARRANTES, pp. 312-318.

<sup>13</sup> NARANJO SANGUINO, M.A. y ROSO DÍAZ, M. “Política y personajes fuentecanteños en la era isabelina (1834-1868)”, *X Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, 2009, p. 105.

Usagre, 282.000 pesetas. Además, Monesterio ofreció 100.000 pesetas en 1863, pero desconocemos cuánto invirtió, aunque sí hay certeza de que suscribió algunos títulos. Por el contrario, Valencia del Ventoso ofreció 250.000 pesetas en 1863, pero no suscribió nada<sup>14</sup>.

Resumiendo, la inversión final de los pueblos del partido fue de un total de 652.500 pesetas, casi un millón menos de lo que suscribieron los del partido judicial de Llerena, que rivalizaba con Fuente de Cantos en cuanto a la dirección que habría de tomar el ferrocarril bético-extremeño. Con Azuaga a la cabeza, el total de títulos suscritos por los pueblos de este partido ascendía a 1.623.000 pesetas.

TABLA I: SUSCRIPCIONES MUNICIPALES EN LA LÍNEA MÉRIDA-SEVILLA

| <i>Ayuntamiento</i>                                | <i>Ofrecido en 1863 (ptas.)</i> | <i>Obligaciones suscritas y cuantía (ptas.)</i> |         |
|--|---------------------------------|---|---------|
| Bienvenida   | 32.500                          | 91  | 32.500  |
| Fuente de Cantos                                   | 100.000                         | -   | -       |
| Monesterio   | 100.000                         | ¿?  | ¿?      |
| Montemolín   |                                 | 522   | 261.000 |
| Puebla del Maestre                                 | 95.000                          | 154   | 77.000  |
| Usagre   | 300.000                         | 564   | 282.000 |
| Valencia del Ventoso                               | 250.000                         | -   | -       |
| Total invertido por el Partido de Fuente de Cantos |                                 |   | 652.500 |

| <i>Ayuntamiento</i>                       | <i>Ofrecido en 1863 (ptas.)</i> | <i>Obligaciones suscritas y cuantía (ptas.)</i> |           |
|---|---------------------------------|---|-----------|
| Azuaga                                    | 375.000                         | 824   | 412.000   |
| Berlanga                                  | 229.500                         | 431   | 229.500   |
| Casas de Reina                            | 81.750                          | 303   | 151.500   |
| Fuente del Arco                           | 200.000                         | 106   | 53.000    |
| Granja Torrehermosa                       | 60.000                          | 624   | 312.000   |
| Llerena                                   | 441.487                         | 667   | 333.500   |
| Malcocinado                               |                                 | 88  | 44.000    |
| Valverde de Llerena                       | 50.000                          | 175   | 87.500    |
| Total invertido por el Partido de Llerena |                                 |   | 1.623.000 |

<sup>14</sup> Datos tomados de *El Clamor Público*, *La Correspondencia de España* y *La Discusión*, mayo a julio de 1863, y de *La Crónica* el 13 de diciembre de 1880. Los datos de cada uno de los 75 pueblos de Badajoz que invirtieron en títulos del ferrocarril están publicados en TORQUEMADA DAZA, J.A. "La formación del nudo ferroviario de Zafra", *Cuadernos de Çafra XI*, Zafra, 2014-2015, pp. 171-172.

No debe pasar desapercibido que Bienvenida y Usagre, que fueron los pueblos que tuvieron estación, sí invirtieron en la línea. Fuente de Cantos, cabeza de partido, comprometió 100.000 peseta y no invirtió nada, mientras que Llerena, también cabeza de partido, comprometió 441.487 pesetas en 1863 y acabó invirtiendo 333.500 en 1872.

¿Cuál pudiera ser el motivo del desafecto del Ayuntamiento fuentecanteño a la línea en construcción?

A falta de datos de lo que se tratara sobre este tema en los plenos municipales, sí que tenemos detalles que pueden justificar este desinterés.

Tal vez el motivo más determinante sea que la mayoría de los proyectos presentados esquivaban el paso por Fuente de Cantos. En 1863, cuando se ofrecieron las 100.000 pesetas de inversión, el trazado del ferrocarril a Sevilla aún no era definitivo, pero una vez concedida la línea, a la hora de suscribir las obligaciones hipotecarias de la compañía, el poco interés había ya desaparecido.

Por otra parte, la situación política en esos años no era la más favorable, pues a partir de 1868 se produjeron grandes agitaciones campesinas en Fuente de Cantos y un paro general de los segadores provocó graves alteraciones sociales y de orden público al condenar a los huelguistas por delito de sedición<sup>15</sup>.

Si a todo esto le unimos que, a diferencia con lo que estaba pasando con otros pueblos de la provincia, salvo el referido Mateo Carrascal, no encontramos a ningún fuentecanteño o a alguien que represente a este distrito entre los personajes relacionados con las compañías ferroviarias, en las reuniones con ayuntamientos, en las negociaciones sobre el trazado o en las gestiones de Pastor y Landero para la suscripción de títulos.

Más aún, esta localidad no tuvo ningún diputado o senador entre 1834 y 1868<sup>16</sup>, periodo crucial en el que se estaba cocinando el entramado de los ferrocarriles de España, por lo que poca presión se podía hacer en la Corte sobre el asunto.

Cierto es que poco después se pudo constatar que no suscribir títulos de la compañía del Mérida-Sevilla no había sido una mala elección, pues, a pesar de los muchos apoyos de los ayuntamientos, esta sociedad fue incapaz de financiar las obras por sí misma, por lo que tuvo que contratar otros préstamos,

---

<sup>15</sup> SÁNCHEZ MARROYO, F. "Fuente de Cantos en el siglo XIX. Un importante crecimiento demográfico en el contexto de unas insuficientes transformaciones agrarias", *VIII Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, 2008, p. 69.

<sup>16</sup> NARANJO y ROSO, Op. cit., p. 38.

además de ser auxiliada por las Diputaciones de Badajoz y Sevilla, solicitar la declaración de utilidad pública y reclamar la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro a la que había renunciado en su día, pero que finalmente se le concedió por Ley de 15 de noviembre de 1872.

Pastor y Landero tuvo que solicitar varias prórrogas para la terminación de las obras y presentó un nuevo proyecto con algunas reformas en el trazado, referidas solo al tramo de Zafra<sup>17</sup> y el que iba desde Tocina a Sevilla.

A pesar de las muchas dificultades económicas, el 23 de junio de 1874 se inauguraron los 34 kilómetros correspondientes al tramo de Villanueva del Río hasta El Pedroso. Cinco años después, el 17 de junio de 1879, se abrieron al tráfico los 65 kilómetros correspondientes al tramo de Mérida a Zafra y el 20 de abril del año siguiente los 43 kilómetros desde Zafra a Llerena.

La estación más próxima a Fuente de Cantos estaba “solo” a 14 kilómetros: la de Usagre y Bienvenida, situada a medio camino entre estos dos pueblos<sup>18</sup>.

Quedaba pendiente la parte más complicada de la línea, desde Llerena hasta El Pedroso, que se abrió el 15 de enero de 1885 gracias a la intervención de la compañía MZA<sup>19</sup>, que garantizó la devolución de las cantidades invertidas en los títulos de deuda tras la quiebra de la Compañía del ferrocarril de Mérida a Sevilla, si bien la mayoría de los municipios estarían varias décadas demandando la total devolución del dinero.

En su memoria de gestión correspondiente a 1881, la compañía justificaba esta compra por el negocio que se abría para el comercio de los productos extremeños<sup>20</sup>:

---

<sup>17</sup> A diferencia de lo sucedido en Fuente de Cantos, la actividad y las presiones ejercidas por Cesáreo Martín Somolinos y Nicolás Hurtado y Moreno, diputados en las Cortes por el distrito de Zafra, por Luciano García de Vinuesa, diputado provincial por esta circunscripción, Vicente Barrantes Moreno, alcaldes, concejales y empresarios locales, consiguieron una sustancial variación del trazado para que la línea de Mérida a Sevilla tuviera estación en Zafra, que en principio no estaba contemplada ni en los proyectos ni en la ley de concesión.

<sup>18</sup> No es desdeñable la idea de que la diferente inversión de Usagre (282.000 pesetas) y Bienvenida (32.500 pesetas) determinara que la estación se llamase “Usagre y Bienvenida”, y no al revés, y que esté situada justo en el límite de ambos municipios, pero toda ella en el de Usagre.

<sup>19</sup> Con la adquisición del Mérida-Sevilla, la *Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* (MZA) completaba el mapa de sus líneas del Sur de España. En 1880 había comprado la de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a Belmez, y era propietaria de la Madrid-Córdoba-Sevilla-Huelva y de la Mérida-Cáceres.

<sup>20</sup> Compañía de los Ferro-Carriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de señores accionistas celebrada el 21 de mayo de 1882. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 6-8-1882, pp. 505-507 y 13-8-1882, pp. 519-521.

“Tiene además la línea de Mérida á Sevilla elementos propios de un tráfico susceptible de progresivo desarrollo por su producción de cereales, de ganados y abundantes minerales: los trigos de la tierra de Barros, los plomos del distrito de Berlanga, los hierros del Pedroso y de toda su comarca, las importantes hulleras, entre las que figuran nuestras minas de la Reunión, y los colindantes del Guadalquivir; todos estos elementos, actualmente más bien gérmenes de riqueza, no pueden menos de tomar poderoso vuelo cuando los productos agrícolas y mineros hallen, por fin, los medios de transporte que desde 1863, fecha de la primera concesión de la línea de Mérida á Sevilla, está anhelando”.

Todavía quedaban algunos años para completar una línea de ferrocarril que recorriera la Ruta de la Plata de Norte a Sur. La apertura del Mérida-Sevilla casi coincidió en el tiempo con el ferrocarril de Mérida a Cáceres (12 de abril de 1884) y con el de León a Gijón (15 de agosto de 1884). Con anterioridad estaban ya en funcionamiento las secciones de Sevilla a Cádiz (1 de marzo de 1860), de Astorga a León (16 de febrero de 1866) y de Cáceres a Plasencia (20 de octubre de 1881), aunque el largo tramo de vía entre Plasencia y Astorga, de 347 kilómetros, no se inauguró hasta el 21 de junio de 1896.

## VI. UNA LÍNEA HACIA EL MAR.

La segunda oportunidad para ubicar una estación en Fuente de Cantos vendría con la pretendida conexión de Extremadura con un puerto de mar. La línea ya vista llevaba desde Mérida al puerto de Sevilla y, desde allí se podía llegar hasta Cádiz, pero se trataba de llegar directamente al Atlántico. Desde Badajoz se podía ir a Lisboa, aunque, por estar más cerca, se buscaba ahora el puerto de Huelva pasando por las minas de Riotinto.

Si en 1855 Francisco Coello estudiaba, a título particular, los diversos proyectos de líneas de ferrocarril de España, analizando los diferentes trazados que debía seguir el ferrocarril de Mérida a Sevilla, en 1865 examinaba las distintas propuestas para una línea de Huelva a las minas de Riotinto y su prolongación hacia Extremadura, haciéndolo ahora como redactor del Informe sobre el Plan General de los Ferrocarriles de España, emitido por la Junta de Estadística.

Coello no consideraba esta línea de primera urgencia, pero no ignoraba su importancia para los intereses de Extremadura, por ser el trayecto más corto hacia el mar, y opinaba que su construcción debería haber sido prioritaria al Mérida-Sevilla, cuya concesión se había otorgado dos años antes, pues desde Mérida a Huelva habría, como mucho, 247 kilómetros, mientras que de Mérida a Sevilla y Cádiz la distancia sería de 377.



Aunque admitía no tener muchos datos sobre la orografía del terreno, proponía que desde Riotinto debería marcharse hacia Higuera, acercándose a Aracena y descender a la ribera de Huelva, entre Carbonera y Corte-Concepción, buscando después la ribera de Montemayor, por la cual se llega cerca de Arroyomolinos de León y, entre esta villa y Fuentes de León, se podía vencer con facilidad la divisoria de aguas con el río Ardila, dejando a la derecha la elevada cumbre de Tentudía. Coello añadía que:

“Penetrando en la provincia de Badajoz, donde por cerca de Cabeza de Vaca y Calera, apellidadas las dos de León, puede llegarse a Fuente de Cantos, cruzando ya un territorio mucho menos accidentado, aunque no faltarán dificultades al atravesar los arroyos que se dirigen al N.O., y las mesetas que los separan. La longitud entre Riotinto y Fuente de Cantos será de unos 90 a 96 kilómetros, según el trazado vaya rectamente o se acerque a Aracena. En la continuación se pasará inmediato a Calzadilla de los Barros, marchando al lado de la carretera, y luego se apartará más de esta para llegar a Zafra, aproximándose a Medina de las Torres y Puebla de Sancho-Pérez, empalmando en Los Santos de Maimona con la línea de Mérida, a los 54 kilómetros de esta población y a los 30 de Fuente de Cantos”.

Se puede comprobar que, una vez llegado a Arroyomolinos, el trazado para cruzar la sierra es prácticamente el mismo que había propuesto Roberto Kith para el ferrocarril a Sevilla. Además, por sus mayores dificultades orográficas, rechazaba que el trazado de Riotinto a Los Santos, fuera similar al de la proyectada carretera de Zafra a Huelva por Fregenal de la Sierra.

Pero la de Coello era solo una de las muchas propuestas que hubo, pues los ricos yacimientos minerales de la provincia de Huelva y del sur de Badajoz hacían prever que no tardaría mucho en concederse una línea que permitiera la salida del mineral hacia el mar. Entre 1855 y 1859 se habían autorizado hasta ocho estudios de ese posible trazado. Seis de ellos se limitaban a un recorrido desde la sierra hasta la costa, mientras que los otros dos se prolongaban hasta conectar con las líneas generales que se estaban proyectando en Extremadura.

El 19 de junio de 1859 se otorgó a D. Antonio Mariano Balleras y D. Agustín Martín la concesión de un ferrocarril que “desde las minas de cobre de Buitrón, en la provincia de Huelva, vaya a desembocar en el río Odiel, pasando lo más cerca posible de Beas, Trigueros y Gibraleón”.

Un mes después se aprobó la propuesta de D. Eduardo Pedreño y González, que esbozaba la línea completa mediante un ferrocarril que, “partiendo de Badajoz y pasando por Fregenal y los demás puntos que se consideren convenientes, termine en el muelle del puerto de Huelva”.

Uniendo ambas propuestas, un Real Decreto del 23 de noviembre otorgaba a los tres anteriores en conjunto la concesión definitiva de un ferrocarril que prolongaba hacia Extremadura el de Buitrón a Huelva:

“Partiendo de las minas de cobre del Buitrón, en la provincia de Huelva, pasando por los grandes criaderos cobrizos de esta provincia y zonas de manganeso, y varios pueblos importantes de la misma y de la provincia de Badajoz, vaya a empalmar con la línea general de Mérida a Sevilla en un punto cualquiera de ella o en el mismo Mérida”.



Fig. 3: Plano de ferrocarriles de Huelva, con el de Buitrón aún en construcción (J. Laurent et Cie.)

Como era habitual, el primer paso era el de transferir la concesión obtenida a una compañía mercantil creada al efecto, en este caso *The Buitron and Huelva Railway and Mineral Company*, que se subrogó en los derechos para construir el ferrocarril de Buitrón a la ría de San Juan del Puerto.

La Real Orden de 1 de marzo de 1867 con la que se aprueba la transferencia de la concesión, establece que el material móvil mínimo para toda la línea sería de 8 locomotoras y 80 vagones para el transporte de minerales, trigo, cebada, aceite, vino y otros productos agrícolas, aunque por sus características se trataba de poco más que un ferrocarril minero, cuya construcción fue sumamente económica: Vía estrecha con el llamado métrico inglés de 1,045 m., fuertes pendientes, curvas de pequeño radio y con el material de tracción y móvil del menor costo que pudo hacerse, teniendo en cuenta que no siendo la mina Buitrón tan importante como otras, era de prever que este ferrocarril no se utilizara durante muchos años.

El 2 de julio de 1870 se autorizaron nuevas líneas para toda España, complementando el Plan General de Ferrocarriles Españoles con una línea “de Zafra

por las minas de Riotinto a Huelva, cuando se haya construido la sección o trozo de Mérida a Zafra, en la línea de Mérida a Sevilla”, que estaría subvencionada con 60.000 pesetas por kilómetro

Amparada por esta Ley, y previendo que su ferrocarril podía perdurar en el tiempo si se prolongaba hasta Zafra, la Compañía de Buitrón inició reformas de importancia destinadas a cambiar la vía al ancho español, por lo que mejoró las pendientes, aumentó el radio de las curvas, ensanchó trincheras y terraplenes, construyó edificios para talleres y adquirió terrenos destinados al ensanche. Además, prolongó la línea desde Buitrón hasta Zalamea y obtuvo la concesión del servicio público de viajeros en 1874.

Una nueva Ley, de 23 de noviembre de 1877, establecía los ferrocarriles de servicio general en España, incluyendo las líneas de Buitrón a la Ría de San Juan del Puerto, de Buitrón a la línea de Mérida a Sevilla y de Zafra a Huelva.

Con la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro que otorgaba la ley de 1870, construir cualquiera de estas propuestas era una buena oportunidad de negocio, considerando el importante tráfico que ya estaba generando la minería onubense, por lo que no tardó en darse la réplica al ferrocarril de la línea de Mérida-Buitrón-Huelva: Guillermo Sundheim, uno de los artífices de la creación de la todopoderosa Riotinto Limited Company, obtuvo el 4 de junio de 1878 la autorización para hacer los estudios de un ferrocarril que “partiendo de Huelva enlace en Zafra con la línea de Mérida a Sevilla”.

Medio año después, la compañía de Buitrón respondió al envite desplazando cuatro brigadas de personal facultativo para hacer el estudio del trazado que habría de seguir su línea por Extremadura, cuyos planos establecerían también en Zafra el inicio del ferrocarril hacia Buitrón, con el siguiente recorrido:

“Desde Zafra por la Puebla de Sancho Pérez y Medina de las Torres se dirige á Fuente de Cantos (cabeza de partido judicial) dejando Calzadilla 2 kilómetros á la izquierda. Después, pasando á 4 kilómetros de Calera por Cabeza de la Vaca á Fuentes de León, último pueblo de Extremadura, que tiene á 5 kilómetros Segura de León y á 6 Arroyomolinos. De Fuentes va á Valdelarco aproximándose á Cañaveral é Hinojales, siguiendo á Fuenteheridos, Los Marines y Aracena y dejando Galaroza 3 kilómetros á Poniente, Jabugo 5, El Castaño 3, Santa Ana la Real 5, Alhájar 4, Linares 1 y Cortelazor 3 á Levante. Desde Aracena (la cabeza del partido judicial más extenso y poblado de la provincia de Huelva) se dirige á La Granada, quedando Corteconcepcion 4 kilómetros á Levante, Puertomoral 5, Higuera de Aracena otros 5 y Campofrío 4 á Poniente, dirigiéndose después á las Minas de Rio-Tinto y de allí por Zalamea la Real á Valverde del Camino (cabeza de partido judicial). Desde Valverde por último va á Huelva por Trigueros y San Juan del Puerto dejando Beas á 2 kilómetros y Moguer á 6”.

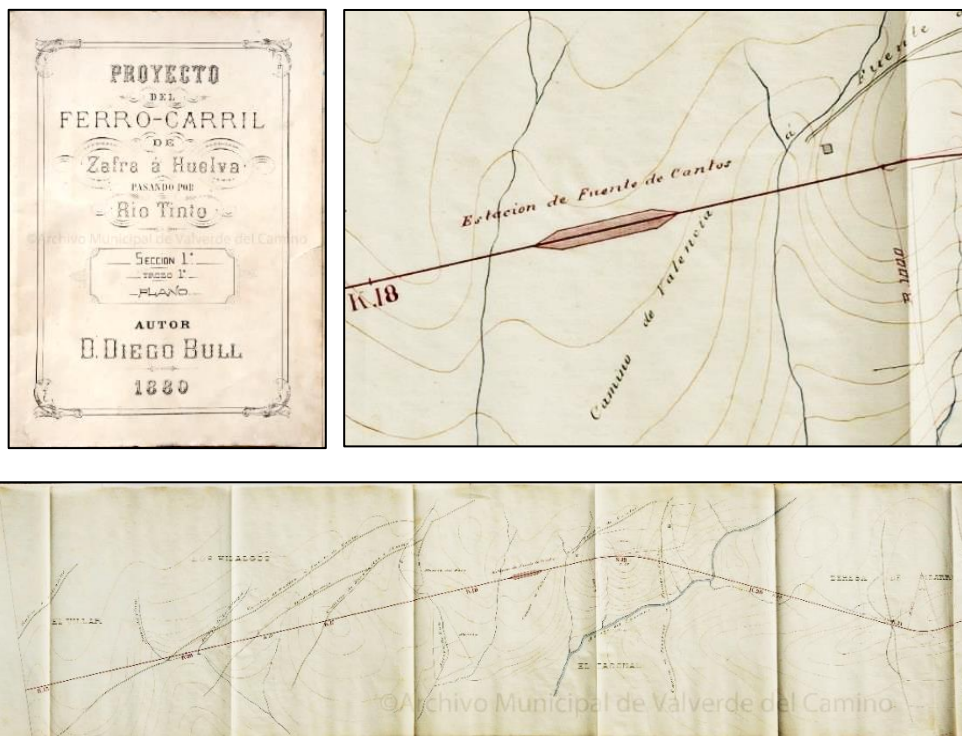


Fig. 4: Distintos trazados para el ferrocarril de Los Santos o Zafra hasta Huelva

Según los planos, dieciséis kilómetros de ferrocarril discurrían por el término municipal de Fuente de Cantos, al que entraba desde Medina de las Torres en el Km 13, tras cruzar el arroyo de San Marcos. Pasaba por los parajes de Las Pilas, el Villar y Los Hidalgos, y tenía la estación en el kilómetro 18, próxima al Taconal. De aquí iba a la dehesa de Pizarro, cruzaba el arroyo Bodioncillo junto a la huerta de Montero, y salvaba el río Bodión en un lugar próximo al arroyo del Gallo. Después del Km 29, entraba en el término municipal de Cabeza la Vaca junto al cortijo Cagalona.

Pero Sundheim tampoco perdió el tiempo, pues el 10 de junio de 1879 presentó los planos de su línea de Zafra a Huelva, elaborados por el ingeniero D. Miguel Muruve, cuyo trazado pasaba por Puebla de Sancho Pérez, Medina de las Torres, Valencia del Ventoso, Fregenal de la Sierra, Cumbres Mayores, La Nava, Jabugo, Cortegana, Valdelamusa, Calañas y Gibrleón. En la parte extrema y en la sierra onubense el recorrido era muy similar al de la carretera de

Zafra a San Juan del Puerto, con el detalle de que este ferrocarril no pasaba por las minas de Riotinto<sup>21</sup>.



Figs. 5, 6 y 7: Proyecto del ferrocarril de Zafra a Huelva pasando por Rio Tinto y planos del trazado a su paso por Fuente de Cantos (Archivo Municipal de Valverde del Camino - Cartoteca Histórica Digital de Extremadura)

Como era de prever, no tardó en producirse el choque entre las dos propuestas de línea recogidas por la ley de 1877: Zafra-Huelva para Sundheim y Zafra-Buitrón-Huelva, para D. Diego Bull y West, representante de la Compañía de Buitrón.

En defensa de sus intereses, Bull imprimió un folleto dirigido a los gobernadores civiles de Huelva y Badajoz<sup>22</sup> en el que recogía las ventajas de su

<sup>21</sup> Hubo hasta un tercer contendiente, D. Emilio Forcasse y García, que obtuvo el 25 de noviembre el permiso para estudiar un ferrocarril “de Zafra a Huelva por Riotinto, enlazando en la Palma (del Condado) con el de Sevilla a Huelva”, un proyecto del que no se vuelven a tener noticias.

<sup>22</sup> Bull y West, D. *Instancia que D. Diego Bull y West, ingeniero y director gerente del ferro-carril del Buitrón á la ría de San Juan del Puerto dirige á los gobernadores civiles de Huelva y Badajoz. Exponiendo los fundamentos que existen para que dichas autoridades, las Diputaciones Provinciales, las*

proyecto frente al de Sundheim, al que consideraba ilegal, presentando diversas alegaciones al respecto.

Una de ellas se refería al momento en el que tendría que hacerse la concesión, manifestando que si la compañía de Buitrón aún no la había solicitado era porque no podía hacerse hasta que se abriera al público el tramo de ferrocarril de Zafra a Mérida, que no se produjo hasta el 17 de junio de 1879, un año después de la concesión a Sundheim.

Otras alegaciones se referían a que el proyecto de Sundheim no pasaba por las minas de Riotinto, lo cual era obligatorio según la ley de 1870, y a que no era cierto que este recorriera una zona minera de mayor importancia que la de Buitrón. Más aún, denunciaba que, con el fin de exagerar la importancia minera de su trazado, Sundheim estaba falseando numerosos registros para nuevas minas, "muchos de ellos en sitios donde no existen indicios de formación metalífera que merezca la pena de ser explotada".

TRAZADO QUE SOLICITA D. GUILLERMO SUNDHEIM.

| PUEBLOS<br>comprendidos en la zona del trazado del Sr. Sundheim. | Número<br>de habitantes<br>según el censo<br>de 1870. | Bienes raíces,<br>religiosos y proce-<br>da impositiva,<br>y de otros. |               |
|--|---|--|---------------|
|  |   | ESCUDOS.   | PESETAS.      |
| Pueblo de Sancho Pérez . . . . .                                 | 2.225   | 114.571  | 640           |
| Molina de las Torres . . . . .                                   | 3.012   | 170.812  | 3.383         |
| Alalaya . . . . .  | 546   | 35.759   | 195           |
| Valverde de Burguillos . . . . .                                 | 934   | 34.850   | 240           |
| Valencia de Ventoso . . . . .                                    | 3.884   | 165.147  | 2.043         |
| Edonal . . . . .   | 2.033   | 90.059   | 1.912         |
| Fregenal . . . . .   | 7.707   | 391.207  | 7.192         |
| Higuera la Real . . . . .  | 5.083   | 202.703  | 5.055         |
| Cumbres Mayores . . . . .  | 2.904   | 81.133   | 1.791         |
| Cumbres de Enmedio . . . . .                                     | 131   | 14.530   | 1             |
| Cumbres de San Bartolomé . . . . .                               | 1.313   | 53.054   | 798           |
| La Nava . . . . .  | 421   | 34.918   | 573           |
| Jabugo . . . . .   | 2.259   | 67.591   | 1.394         |
| Santa Ana . . . . .  | 1.165   | 22.281   | 960           |
| Cortegana . . . . .  | 4.713   | 192.420  | 1.161         |
| Almonaster . . . . .   | 2.918   | 60.003   | 1.623         |
| El Cerrito . . . . .   | 3.788   | 142.530  | 1.135         |
| Calañas . . . . .  | 3.243   | 95.493   | 2.567         |
| Villanueva de las Cruces . . . . .                               | 375   | 14.583   | 254           |
| Gibraltar . . . . .  | 4.398   | 483.754  | 921           |
| Aljaraque . . . . .  | 1.073   | 31.787   | 1.707         |
| <b>Total de pueblos 20 con</b>                                   | <b>54.505</b>   | <b>2.460.589</b>   | <b>34.439</b> |

Fig. 8: Propuesta de Guillermo Sundheim para la línea Zafra-Huelva

TRAZADO LEGAL QUE ESTUDIA LA COMPAÑÍA BUITRÓN.

| PUEBLOS<br>comprendidos en la zona del trazado legal que estudia la<br>Compañía Buitrón. | Número<br>de habitantes<br>según el censo<br>de 1870. | Bienes raíces,<br>religiosos y proce-<br>da impositiva,<br>y de otros. |               |
|--|---|--|---------------|
|  |   | ESCUDOS.   | PESETAS.      |
| Pueblo de Sancho Pérez . . . . .   | 2.225   | 114.571  | 640           |
| Molina de las Torres . . . . .   | 3.012   | 170.812  | 3.383         |
| Salzedilla . . . . .   | 1.179   | 65.320   | 543           |
| Fuente de Cantos . . . . .   | 7.030   | 297.374  | 1.874         |
| Calera de León . . . . .   | 2.313   | 77.240   | 846           |
| Cabeza de la Vacca . . . . .   | 2.391   | 67.532   | 990           |
| Sagra de León . . . . .  | 3.401   | 133.849  | 2.207         |
| Puentes de León . . . . .  | 3.675   | 117.359  | 1.697         |
| Arroyomolinos . . . . .  | 1.659   | 42.4   | 718           |
| Cañaveral . . . . .  | 632   | 35.1   | 68            |
| Hinjalos . . . . .   | 745   | 35.303   | 343           |
| Valdelarco . . . . .   | 910   | 29.429   | 240           |
| Galeroza . . . . .   | 2.394   | 68.284   | 3.028         |
| Jabugo . . . . .   | 2.230   | 67.591   | 1.594         |
| Santa Ana . . . . .  | 1.163   | 22.281   | 486           |
| Castiella . . . . .  | 1.255   | 33.644   | 59            |
| Sorlezor . . . . .   | 793   | 25.278   | 508           |
| Puenteheridos . . . . .  | 1.200   | 44.857   | 464           |
| Alajar . . . . .   | 2.280   | 1.2.019  | 707           |
| Los Marines . . . . .  | 571   | 25.478   | 191           |
| Fincaes . . . . .  | 928   | 29.722   | 854           |
| Aracena . . . . .  | 5.718   | 207.476  | 2.976         |
| Cortecoñeccion . . . . .   | 1.168   | 49.292   | 1.230         |
| Puertomora . . . . .   | 208   | 30.279   | 253           |
| Higuera de Aracena . . . . .   | 2.635   | 50.901   | 2.085         |
| La Granada . . . . .   | 603   | 29.164   | 114           |
| Campoamor . . . . .  | 1.038   | 23.044   | 408           |
| Kio-Tiño (minas) . . . . .   | 4.657   | 23.098   | 8.550         |
| Zalamea la Real . . . . .  | 7.753   | 187.757  | 3.903         |
| Espozal . . . . .  | 783   | 19.035   | 93            |
| Valverde del Camino . . . . .  | 7.014   | 185.830  | 11.903        |
| Bosa . . . . .   | 1.813   | 189.022  | 2.405         |
| Trigueros . . . . .  | 4.321   | 409.020  | 10.199        |
| San Juan del Puerto . . . . .  | 3.383   | 199.730  | 505           |
| Mogor . . . . .  | 8.287   | 293.100  | 13.596        |
| Palos . . . . .  | 1.222   | 25.590   | 657           |
| <b>Total de pueblos 28 con</b>   | <b>93.317</b>   | <b>3.409.870</b>   | <b>85.912</b> |

Fig. 9: Propuesta de la Compañía Buitrón para la línea Zafra-Huelva

Reconocía que, habiendo ya un ferrocarril privado desde Riotinto hasta Huelva, no tenía razón de ser que se exigiera que las nuevas líneas pasaran por

*Juntas de Agricultura y la Consultiva de Caminos, emitan su dictamen, oponiéndose a la concesión del Ferrocarril de Zafra a Huelva que pretende Don Guillermo Sundheim, Huelva, 1879.*

Riotinto, pero alegaba que no se trataba solo de enviar el mineral al puerto de Huelva, sino también de llevar hasta Riotinto las fosforitas de Extremadura y los carbones de Belmez, lo que solo se podía conseguir con el trazado que él proponía.

Bull advertía también del ahorro en la subvención del Estado, por estar ya construida la línea desde Zalamea hasta San Juan del Puerto, y ofrecía unas cifras con las que pretendía demostrar la ventaja de su proyecto, manifestando que, sin considerar a Zafra y a Huelva, el trazado de Sundheim tocaba en 8 pueblos, con 27.686 habitantes, mientras que el de Buitrón tocaría en 16 pueblos, con 56.700 habitantes, una diferencia aún mayor si se tomaban no sólo las poblaciones con estación, sino todas aquellas que entraban dentro del área de influencia de cada una de ellas.

Añadía que, con los planes de carreteras que se habían hecho en los últimos años...

“... no hay un pueblo que deje de estar relacionado directamente con el trazado legal; y en la mayoría de los casos á bastante menor distancia de él que del otro”, puesto que el plan general de carreteras está subordinado á la red nacional de ferro-carriles y en esta se halla incluido el de Zafra a Huelva pasando por Rio-Tinto”.

Y cerraba su alegato criticando las dificultades que el trazado de Sundheim tendría para la explotación y el mantenimiento de la línea, con fuertes rampas y circulando junto a violentas corrientes de agua, frente a las bondades del ferrocarril de Buitrón que, si bien tenía algunas pendientes, ofrecía mayor seguridad para el tráfico.

Ignorando las pretensiones de Bull, una Real Orden de mayo de 1881 sacaba a subasta la concesión del ferrocarril de Zafra a Huelva según las directrices marcadas por el proyecto que D. Miguel Muruve había hecho para Sundheim, por lo que la línea tendría estaciones “en Zafra, Medina de las Torres, Valencia del Ventoso, Fregenal de la Sierra, Cumbres Mayores, La Nava y Galaroza, Cortegana y Almonaster, Valdelamusa, empalme con la línea de Portugal, y servicio de minas, cerro y ruina de la Zarza, Calañas y minas de manganeso, Gibrallón y Huelva”.

La concesión fue para Sundheim, a quien se le otorgó el 20 de agosto de 1881, con una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro, y si bien este ferrocarril estaba destinado al servicio de las minas, no dejaba al margen el transporte de productos agropecuarios, al que destinaba 60 vagones cubiertos y 35 vagones jaulas para ganados.

A diferencia de lo que sucedió con la línea de Mérida a Sevilla, para la construcción de este ferrocarril ni se pidió dinero a los ayuntamientos, ni hubo demasiados problemas financieros. Eso sí, iniciadas ya las obras, el 25 de enero de 1884 se constituyó la Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva, de la que Sundheim era accionista mayoritario, a la que transfirió la concesión.

Las más influyentes publicaciones del país daban por hecho que las obras no durarían demasiado y alentaban la construcción de la línea repitiendo el ya conocido mantra del beneficio que habría de traer para la producción extremeña:

“Esta línea tiene una longitud de 184 kilómetros, y arrancando de la de Mérida a Sevilla en Zafra, une los centros más ricos y productores de Extremadura, atraviesa una comarca feracísima en la parte meridional de la provincia de Badajoz para internarse en la de Huelva, y después de cruzar la gran divisoria de Sierra Morena y servir las más importantes poblaciones de aquella rica serranía, penetra en la zona minera de la misma provincia, sirviendo directamente multitud de minas cobrizas explotadas por importantes compañías extranjeras y termina en los muelles del puerto de Huelva”.

Las obras se dividieron en dos secciones, de Zafra a Valdelamusa (112 kilómetros), y de Valdelamusa a Huelva, cuyos 73 kilómetros, los más rentables, se abrieron al tráfico el 23 de julio de 1886.

Para la apertura del complicado tramo entre Valdelamusa y Zafra hubo que esperar algunos años. En octubre de 1887 llegó a la estación de Valencia del Ventoso, desde Zafra, el primer tren de trabajo, aunque hasta el 1 de enero de 1889 no se abrió la línea completa al tráfico de mercancías y dos semanas después para los viajeros.

La estación de Valencia del Ventoso era la más próxima a Fuente de Cantos, y “solo” estaba a 19 kilómetros. Estuvo muy cerca, pero esta vez tampoco pudo ser.

## VII. EL FERROCARRIL DE BELMEZ A VALENCIA DEL VENTOSO.

En el ya referido Plan General de los Ferrocarriles, emitido por la Junta de Estadística en 1865, Coello trataba la construcción de un ferrocarril desde las minas de carbón de Belmez hasta Fuente del Arco y, aunque no lo consideraba necesario, daba por hecho que acabaría haciéndose por el empeño de los pueblos por los que discurría su trazado. Tampoco se mostraba favorable a su prolongación hasta Riotinto y Huelva, descartando los estudios que se habían hecho de una línea que desde Riotinto iba hacia Higuera de la Sierra, pasando cerca de Campofrío y La Granada, después por Zufre y, entre Cala y Santa Olalla,



llegar a la Venta del Culebrín, de allí a la Puebla del Maestre y seguir hasta Fuente del Arco.

A pesar de que la Junta de Estadística era contraria a tal proyecto, fue con la pretendida unión de Belmez con Huelva cuando el Ayuntamiento de Fuente de Cantos estuvo más implicado en tener estación propia.

Pero para eso tenemos que remontarnos a noviembre de 1852, con la conocida reunión entre el Gobernador Civil de Badajoz con los representantes de los ayuntamientos del sur de la provincia, en la que les instaba a invertir en títulos de las compañías ferroviarias.

Casi todos los municipios del partido judicial de Llerena ofrecieron el dinero para la línea de Mérida a Sevilla, con la esperanza de que un ramal de la misma cruzara el sur de Badajoz, enlazando las importantes minas de plomo de la zona de Azuaga y Berlanga con las minas de carbón de Belmez.

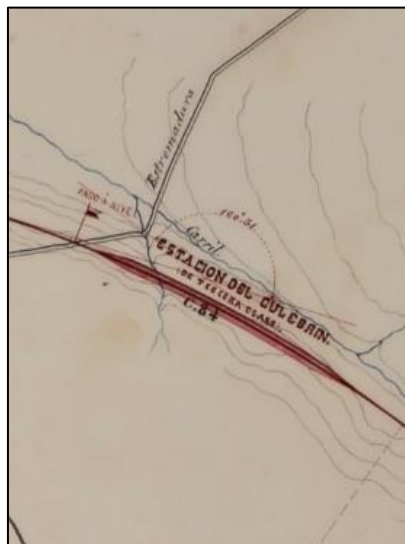
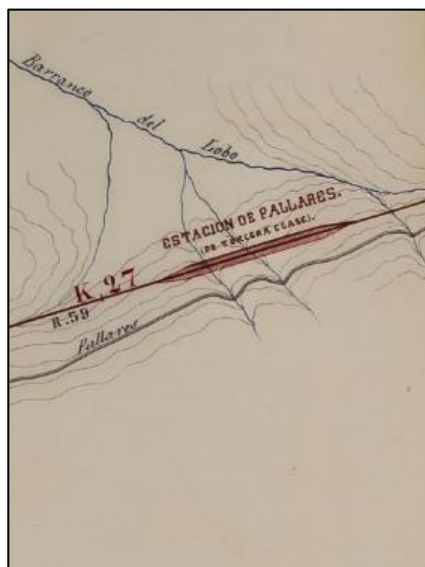
En 1858 se aprobó el trámite de información de utilidad pública de la línea férrea de Belmez a Fuente del Arco, cuyo trazado discurriría por los términos municipales de Belmez, Fuente Obejuna, Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga, Ahillones, Valverde de Llerena y Fuente del Arco, al que los ayuntamientos del distrito de Llerena y otros próximos, como Fuente Obejuna, llegaron a ofrecer casi seis millones de pesetas.

A pesar de la oferta de los ayuntamientos, en 1875 la compañía del Mérida-Sevilla todavía no había hecho nada, por lo que ofrecieron a Pastor y Landero facilitar todos los medios posibles para la construcción del ferrocarril, estimulando a los vecinos para que no pusieran pegas en los trámites de la expropiación forzosa. Más aún, en noviembre de ese mismo año cada municipio se comprometió a expropiar el terreno por el que iba a pasar la línea, con la contrapartida de que las estaciones habrían de estar a una distancia máxima de un kilómetro de cada uno de los pueblos.

Aunque Pastor y Landero obtuvo el 3 de agosto de 1879 la concesión para construir la línea, por los conocidos problemas financieros de la compañía del Mérida-Sevilla esta concesión pasó a manos de MZA al año siguiente.

Lo primero que hizo MZA fue exigir a los pueblos que le dieran hecha por su cuenta y riesgo la expropiación de los terrenos que en cada término municipal ocupara la línea. Todos accedieron a la petición, iniciando los oportunos expedientes de expropiación, llegando a hacer la valoración de terrenos, e incluso

a firmar algunos compromisos de compra, a pesar de lo cual en 1884 la compañía renunció al proyecto.



Figs. 10, 11 y 12: Plano del ferrocarril de Fuente del Arco a las minas de Río-Tinto. Tendría estaciones en Pallares, en el kilómetro 27, y en el Culebrín, en el kilómetro 41, junto al cruce de la carretera de Mérida a Sevilla. (Cartoteca Histórica Digital de Extremadura)

Entre 1884 y 1890 ninguna compañía volvió a tratar la construcción de este ferrocarril, por lo que los ayuntamientos decidieron ofrecer los terrenos por donde habría de pasar la línea, expropiados y libres de cargas, a aquella compañía que primero iniciara las obras.

Conocida esta oferta, Guillermo Sundheim obtuvo el 7 de abril de 1890 la autorización para el estudio de un ferrocarril que, partiendo de Belmez, fuera al lugar que se determinara del ferrocarril de Zafra a Huelva, con el fin de aportar más tráfico a esta línea y hacer más rentable la inversión. En principio, la conexión sería en Jabugo o Valdelamusa pero, por las dificultades orográficas, se decidió que fuera en Valencia del Ventoso.

Con las facilidades que daban los ayuntamientos, apareció otra compañía interesada en construir este ferrocarril, la *Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya* (SMMP), que sería la más grande de las compañías mineras de capital francés que operaban en España, y controló las minas de hulla de Belmez y las galenas de Azuaga y Berlanga, por lo que pretendió construir esta línea para llevar el mineral extremeño a la gran fundición de plomo que instaló junto a la estación de Peñarroya<sup>23</sup>.

La SMMP, se dirigió en diciembre de 1890 a los ayuntamientos solicitando su apoyo o subvención para construir un ferrocarril de vía estrecha (ancho métrico) que, partiendo de la estación de Peñarroya, terminara en la de Fuente del Arco.



Fig. 13: Propuestas para unir Belmez con Huelva

<sup>23</sup> Peñarroya y Pueblonuevo del Terrible fueron dos pedanías dependientes de Belmez hasta 1894, cuando se segregaron en dos ayuntamientos independientes. En 1927 se unieron ambos, dando lugar al actual Peñarroya-Pueblonuevo.

Sundheim no tardó en reaccionar. Si para construir el ferrocarril de Zafra a Huelva no solicitó la ayuda financiera de los municipios, en este caso no dudó en contactar con ellos para pedir su apoyo, por lo que el 16 de febrero de 1891 dirigió una instancia a todos los ayuntamientos por los que transcurría su trazado, para que le entregaran gratuitamente y ya expropiados los terrenos por los que habría de pasar este ferrocarril<sup>24</sup>. Aparecían en este proyecto nuevos ayuntamientos interesados, tales como Llerena, Reina, Bienvenida y Fuente de Cantos.

Fuente de Cantos, que había pasado casi de puntillas en lo referido al ferrocarril de Mérida a Sevilla, en este caso ofreció ceder gratuitamente los terrenos por los que habría de pasar la línea, tal vez porque considerase que era la última posibilidad de contar con su propia estación.

Este gesto no pasó desapercibido para Sundheim, que en las cartas que enviaba a los demás ayuntamientos ponía a Fuente de Cantos como ejemplo, al tiempo que advertía a todos ellos que este ferrocarril les serviría para “arrancarlos del aislamiento en que se encuentran”.

En noviembre, Sundheim insistía en la solicitud a los pueblos, pidiéndoles información acerca de las concesiones en pro de la obra y medios que cada pueblo estaba dispuesto a conceder para, una vez que se aprobara en el Senado la concesión definitiva del proyecto, gestionar capitales y fondos para la ejecución de las obras. Las ofertas de los pueblos fueron de diverso tipo: ceder todos los terrenos gratuitamente, como Azuaga y Fuente de Cantos; ceder gratis los terrenos comunales y subvencionar un tercio de los que hubiera que expropiar, como ofreció Bienvenida; o buscar la forma legal para la cesión o venta a bajo precio de los terrenos de propios, como fue el caso de Belmez.

La SMMP, que también hizo gestiones parecidas con los ayuntamientos, aunque referidas solo al tramo desde Peñarroya hasta Fuente del Arco, obtuvo el 5 de enero de 1893 la concesión definitiva para construir este ferrocarril y, aunque Sundheim siguió tratando la entrega de los terrenos con los municipios hasta julio de 1893, finalmente abandonó su proyecto de enlazar Belmez con la estación de Valencia del Ventoso.

Tras recibir los terrenos cedidos gratuitamente, la SMMP inauguró su ferrocarril desde Peñarroya a Fuente del Arco el 25 de agosto de 1895. Aunque

---

<sup>24</sup> Noticias de estas cartas las hemos encontrado en los archivos municipales de Belmez, Azuaga y Bienvenida, pues de ellas se trataron en los plenos municipales. En el caso de Azuaga, existe además un expediente, iniciado en 1891, con documentación sobre el tema.

años después se llegó a plantear la prolongación de esta línea desde Fuente del Arco hasta el Castillo de las Guardas, con un trazado parecido al ya visto por la Venta del Culebrín, la propuesta no llegó a más.

Y así, a pesar de haberse implicado más que en anteriores ocasiones, Fuente de Cantos seguía sin estación.

#### VIII. LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS.

Desarrollando la Ley de ferrocarriles de 1877, el Gobierno acordó el 30 de julio de 1904 que las Diputaciones y los ingenieros jefe del servicio de Obras Públicas propusieran, por separado, las líneas de ferrocarriles secundarios que habrían de construirse en cada provincia<sup>25</sup>.

Las propuestas se limitarían a ferrocarriles de verdadera importancia e interés, teniendo en cuenta que el plan no superaría los 5.000 kilómetros para toda España y que, si en alguna provincia se proyectaba más de una línea, habría que establecer un orden, dando preferencia a los ferrocarriles cuya construcción fuera más urgente.

Otro requisito era que las líneas propuestas sirvieran a comarcas que no estuvieran aún favorecidas por el ferrocarril, por lo que era difícil que alguno de los nuevos trazados pasara por Fuente de Cantos, por considerarse en la mayoría de las propuestas que esta parte del sur de Badajoz estaba suficientemente comunicada con los ferrocarriles de Mérida a Sevilla, de Zafra a Huelva y de Peñarroya a Fuente del Arco, que permitían que, desde Granja de Torrehermosa hasta Fregenal de la Sierra todos los pueblos estuvieran dentro del radio de influencia de alguna de las líneas, aunque no tuvieran estación.

Es por eso por lo que el informe de la Jefatura de Obras Públicas de Badajoz planeó una línea de Zafra a Villanueva del Fresno y otra de Almendralejo a Olivenza, tratando de comunicar la zona oeste de la provincia con el ferrocarril de Mérida a Sevilla.

Más complicada fue la propuesta de la Diputación de Badajoz, que contemplaba la construcción de 1.114 kilómetros de ferrocarriles secundarios en la provincia, una utopía si se recuerda que la Ley hablaba de 5.000 kilómetros para toda España.

---

<sup>25</sup> Circular a las diputaciones de 6 de agosto de 1904 y de 8 de agosto de 1904 para los ingenieros

El motivo de tan desproporcionada propuesta es que los ayuntamientos se apresuraron a proponer o apoyar la línea que pasara por su término municipal, resultando casi imposible un acuerdo razonable. Las larguísimas y turbulentas sesiones celebradas en Badajoz en septiembre de 1904 a las que asistieron todos los diputados y alcaldes de la provincia, salvo motivadas excepciones<sup>26</sup>, dieron lugar a una propuesta final en la que se declaró prioritario un ferrocarril de 277 kilómetros desde Fregenal hasta San Vicente de Alcántara, pasando por Badajoz y con un ramal desde Olivenza a Almendralejo.

El resto de propuestas serían, por este orden de preferencia: De Chillón a Plasencia, de Zafra a la provincia de Toledo, de Zafra a Villanueva del Fresno, de Berlanga o Llerena a Fregenal de la Sierra, de Almorchón a Navalmoral de la Mata y de Campanario a Fregenal de la Sierra.

Aunque habían quedado en quinta y séptima posición, dos de ellas, la de Berlanga a Fregenal y la de Campanario a Fregenal, podrían tener estación en Fuente de Cantos si se planeaban por el trazado más recto, pero la propuesta del alcalde de Quintana de la Serena para esta última presagiaba que no, pues, desviándola hacia el sur, fue apoyada por los alcaldes de Llerena, Monesterio, Calera de León, Fuentes de León y Segura de León.



Fig. 14: Propuesta del trazado de la línea de Campanario a Fregenal de la Sierra

<sup>26</sup> Información sobre estas reuniones está recogida en ANTÚNEZ TRIGO, M. *Ferrocarriles Secundarios en Extremadura*, Revista de Estudios Extremeños, vol. 63, nº1, Badajoz, 2007, pp. 455 a 460, y en los diarios *La Región Extremeña*, Badajoz, 15, 16, 28 y 30 de septiembre de 1904, y el *Heraldo de Madrid*, Madrid, 29 de octubre de 1904.

Puesto que la propuesta de Berlanga a Fregenal era coincidente desde Llerena, todo hace pensar que su trazado también iría al sur de Fuente de Cantos, lo que no parece que perturbara a los representantes de este pueblo que, reafirmandose en su tancredismo de otras ocasiones, no aparecen como personajes relevantes de las agitadas reuniones de Badajoz, ni en la prensa, ni en el contenido de las actas de las reuniones.

Sintetizando las propuestas de la Jefatura e Obras Públicas y de la Diputación de Badajoz, el Gobierno español aprobó el 26 de marzo de 1908 la Ley de ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, que concedía seis líneas para Badajoz, dos secundarias y cuatro estratégicas<sup>27</sup>, con un total de 488 kilómetros.

Las únicas que discurrían por el sur de la provincia eran las “de Badajoz a Fregenal por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros” y la “de Zafra a Villanueva del Fresno por Jerez de los Caballeros”, aunque finalmente, de todas las propuestas solo esta última se construyó de manera parcial, hasta Jerez de los Caballeros.

El siglo XX tampoco sirvió para que Fuente de Cantos tuviera su estación.

#### IX. ¿UNA ESTACIÓN PARA EL SIGLO XXI?

Fuente de Cantos no tuvo estación, pero no podemos decir que no tuviera ferrocarril. Otros pueblos sí tuvieron estación, pero su situación no era muy distinta: En la línea a Sevilla, Alanís estaba a 8 kilómetros de su estación, Cazalla a 8,3 y Constantina a casi 12, y en la provincia de Córdoba encontramos casos como el de Belalcázar, que tiene su estación a 22 kilómetros y el de Obejo, que dista 32 kilómetros de la Estación de Obejo.

Por su parte, Fuente de Cantos está a 14 kilómetros de la estación de Usagre y Bienvenida, en la línea a Sevilla, y a 19 de la de Valencia del Ventoso, en la línea a Huelva, en una situación que ya quisieran para sí la mayoría de los pueblos de España.

Las carreteras que se fueron construyendo en la segunda mitad del XIX tuvieron como fundamento conectar los pueblos con las estaciones más

---

<sup>27</sup> Aunque las características de unos y otros eran similares, eran ferrocarriles estratégicos aquellos que “con independencia del servicio que presten a otros intereses generales, atiendan directamente a necesidades o conveniencia de la defensa nacional”, por lo que, en el caso de Badajoz, serían estratégicas las líneas que se establecieran a lo largo de la frontera con Portugal o que se dirigieran hacia ella.

próximas, extendiendo la influencia del ferrocarril a todos ellos, por lo que ya en 1863 la Diputación de Badajoz propuso un plan de hasta quince carreteras con este fin<sup>28</sup>. Una de ellas sería la carretera “*desde Fregenal por Segura de León, Fuente de Cantos y Bienvenida a la estación de Usagre*”, que serviría “*para poner en comunicación las cabezas de partido de Fregenal y Fuente de Cantos entre sí y con el ferrocarril de Sevilla*”.

De este modo, los fuentecanteños no tardarían en verse beneficiados por el establecimiento del ferrocarril, que en Extremadura se había vendido como la única oportunidad para salir del aislamiento y aumentar la producción agrícola y ganadera de esta extensa región, permitiendo aumentar su riqueza al dar salida a una producción que se veía mermada por la escasa demanda de los mercados locales y el elevado coste, cuando no la imposibilidad, del transporte a los principales mercados del país.

Cereales y ganado serían los productos cuya producción más se vería incrementada como consecuencia del establecimiento de los ferrocarriles.

Ya vimos que Fuente de Cantos contaba a finales del siglo XVIII con una cabaña de 40.000 cabezas de ganado ovino, que se incrementarían a 50.000 en los primeros años del siglo XX, y eso a pesar de haberse acabado con el tránsito y los beneficios que para este ganado ofrecía La Mesta.

En cuanto al cereal, se puede afirmar que la construcción de dos fábricas de harina en Fuente de Cantos hubiera sido inviable sin la proximidad del ferrocarril. La electroharinera de la Unión Industrial se instaló en 1897 y la de La Paz en 1919, incorporando el sistema Bühler, que incrementaba notablemente la producción y su calidad<sup>29</sup>. Este tipo de industrias se empezaron a construir en el medio rural en la última década del siglo XIX en toda España, si bien su mayor auge fue entre 1905 y 1925, y su ubicación estuvo condicionada por el tendido de los ferrocarriles, que permitían enviar la harina a los grandes centros consumidores, las ciudades. La alternativa al transporte por ferrocarril eran los carros de tracción animal, insuficientes para fábricas de gran tamaño como las instaladas en Fuente de Cantos<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> *El Clamor Público*, Madrid, 2 de abril de 1863.

<sup>29</sup> GUTIÉRREZ BARBA A. “La industria agroalimentaria en Fuente de Cantos en el primer tercio del siglo XX”, *III Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, 2003, pp. 85-89.

<sup>30</sup> AYUGA TELLEZ, F. y GARCIA Y GARCÍA, A. I. “Las primeras fábricas de harina, un ejemplo de arqueología agroindustrial”, <http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es> Fecha de recepción: 27-VI-97.



Estas fábricas de harina están íntimamente ligadas también al alumbrado eléctrico, pues la instalación de centrales térmicas de vapor para mover su maquinaria sirvió también para la electrificación de los pueblos, como sucedió en Fuente de Cantos cuando, una vez en marcha la primera electroharinera, el Ayuntamiento acordó instalar el alumbrado público a finales de 1897<sup>31</sup>.

Años después, la electroharinera La Paz también tuvo como objeto la distribución eléctrica. Y no debemos olvidar que el combustible de estas centrales térmicas era el carbón, que debía llegar por ferrocarril desde las cuencas más próximas, Belmez o Villanueva del Río, o, importado de Inglaterra, desde los puertos de Huelva o Sevilla.

Cierto es que, con el paso de los años, el ferrocarril fue perdiendo interés con la generalización del uso de camiones para las mercancías y automóviles de turismo o autobuses para los viajeros, al tiempo que mejoraban las condiciones de las carreteras hasta la total conversión de la Vía de la Plata en autovía.

Con el auge del transporte por carretera, el ferrocarril fue deteriorando su servicio hacia Sevilla y Huelva, culminando esta decadencia el 1 de enero de 1985, cuando se cerró al tráfico el tramo de Astorga a Plasencia, en la Ruta de la Plata.

Casi cuarenta años después de este cierre, en otoño de 2023, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha licitado el estudio de viabilidad de la conexión ferroviaria desde Plasencia hasta León<sup>32</sup>, que busca reactivar el corredor ferroviario de la Ruta de la Plata, analizando distintas alternativas de trazado que serán comparadas bajo consideraciones técnicas, económicas, medioambientales y de explotación.

Al mismo tiempo, en Extremadura se pide la inclusión de la Ruta de la Plata en el Corredor Atlántico, y el Consejo Económico y Social lo reclama como fórmula para saldar una deuda histórica y transformar la región, promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los extremeños al incluir los tramos Plasencia-Salamanca, Mérida-Sevilla y Zafra-Huelva en este corredor.

En 1845 el Capitán Pithingthon hizo una propuesta para construir el ferrocarril de Mérida a Sevilla, a la que sucedieron numerosos estudios que

---

<sup>31</sup> LORENZANA DE LA PUENTE, F. *Crónica de un siglo: Fuente de Cantos, 1917-2017*, Fuente de Cantos, 2018, p. 44.

<sup>32</sup> *Diario de León*. León. 26 de septiembre de 2023

culminaron cuarenta años después con la apertura de la línea. Se descartó entonces el trazado que seguía la carretera por sus dificultades orográficas, por lo que Fuente de Cantos se quedó sin estación. La tecnología actual no tiene nada que ver con la del pasado, los ferrocarriles buscan ahora la línea más recta y franquear las cuestas de la Media Fanega y de la Cuartilla, aquellas que Roberto Kith calificaba como insalvables, no debe suponer ningún problema.

No pudo ser en el siglo XIX ni en el XX, pero ahora, con una perspectiva de futuro, tal vez el estudio de nuevos trazados permita que, cuando pasen otros cuarenta años, Fuente de Cantos tenga estación. Una estación del siglo XXI.





DIPUTACIÓN  
DE BADAJOZ



Excmo. Ayuntamiento de  
Fuente de Cantos

