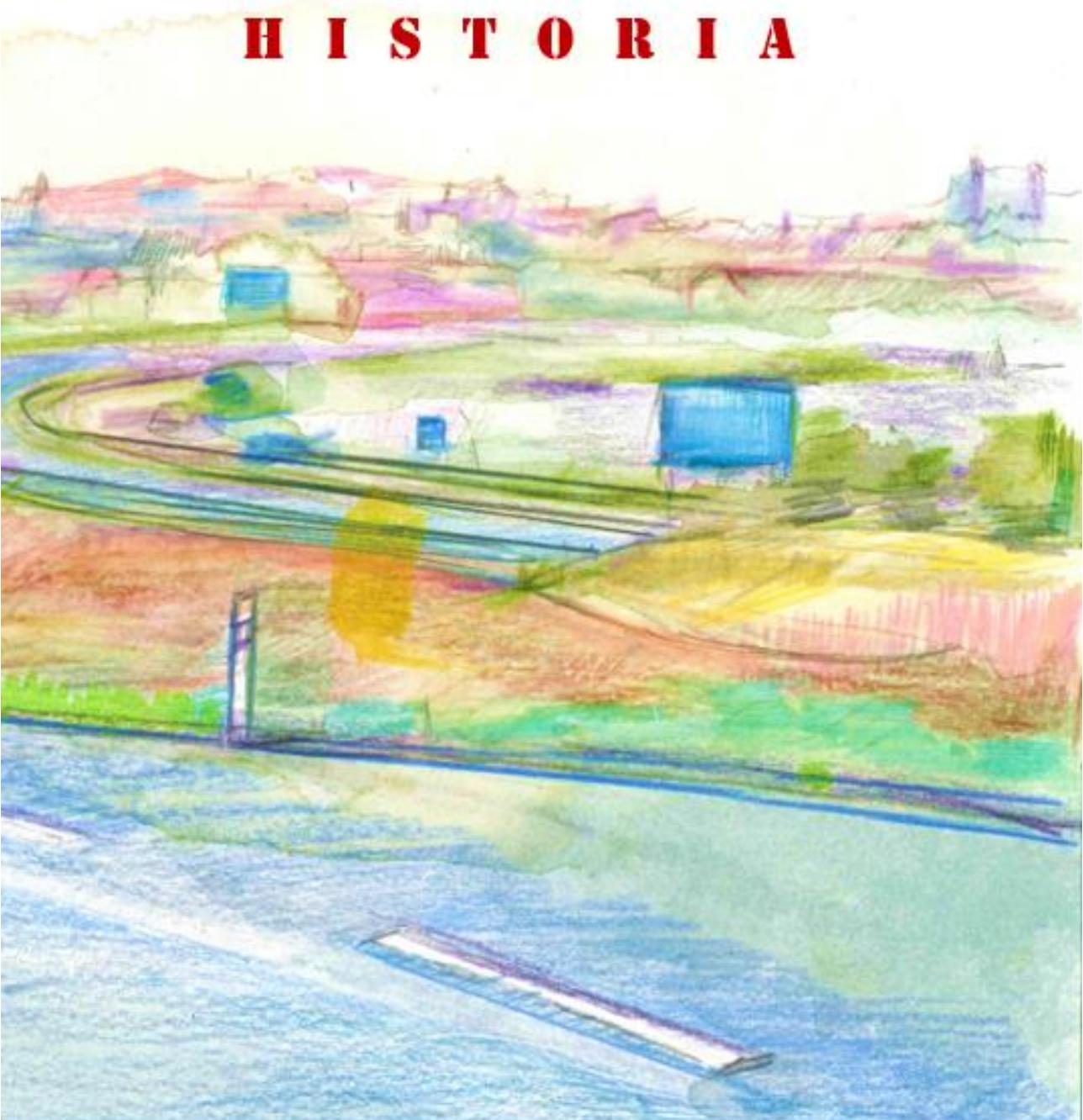


LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA



**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> Ángel Bernal Estévez	9
--	---

PONENCIAS

<i>La CN-630 en Extremadura, una carretera con historia</i> Juan Agustín Sánchez Rey.....	15
<i>El ferrocarril Mérida-Sevilla, primera conexión entre el norte y el sur occidental</i> Juan José Ramos Vicente.....	65
<i>Propuestas para una estación de ferrocarril en Fuente de Cantos. Crónica de un desencuentro</i> 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> Antonio Manuel Barragán-Lancharro	123
<i>El ingeniero que planteó traer el ferrocarril a Fuente de Cantos: Roberto Kith</i> Alfonso Gutiérrez Barba	149
<i>Notas sobre el correo en Fuente de Cantos durante la Época Pre Filatélica</i> Eduardo Martín Pérez	173
<i>Vías Pecuarías en Fuente de Cantos</i> Manuel Molina Parra	197
<i>Las comunicaciones en la Siberia extremeña</i> Casildo Rodríguez Serrano.....	217
<i>Fregenal de la Sierra. 27 de diciembre de 1880</i> 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
PERSONAJES CON HISTORIA, IV	
<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

EL F.C. DE MÉRIDA A SEVILLA: PRIMERA CONEXIÓN ENTRE NORTE Y SUR OCCIDENTAL

Juan José Ramos Vicente

sanchezrey1@yahoo.es

RESUMEN: La finalidad de este artículo no es otra que la de dar a conocer la historia y evolución de uno de los medios de transporte que más han repercutido en el devenir del desarrollo histórico, económico e industrial en nuestra comunidad. En este caso concreto, se va a tratar de dar a conocer un aspecto poco conocido entre los investigadores y estudiosos del ferrocarril en España y, particularmente, en Extremadura. Normalmente, las publicaciones sobre este apasionante tema versan sobre la historia y evolución del material motor (vapor, diésel o eléctrico), material remolcado (coches y vagones), infraestructura, superestructura, comunicaciones, reglamentación y normativa que rige la explotación, etc., pero hasta ahora nadie había abordado de forma tan explícita y pormenorizada en el estudio de los trazados ferroviarios en nuestra región, donde podemos apreciar la evolución que este medio de transporte ha experimentado en nuestro comportamiento cotidiano, desde el punto de vista de las comunicaciones terrestres y, más concretamente, de las ferroviarias.

J. José Ramos Vicente

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

Comisión Lucerna Historia, 2023

Pgs. 65-84

ISBN: 978-84-09-51293-5



I. INTRODUCCIÓN

Extremadura, del mismo modo que la práctica totalidad de España, ya tenía organizada su economía cuando apareció el sistema de transporte por excelencia de la Revolución Industrial, concretamente en torno a un sector primario de naturaleza claramente extensiva. Como hemos podido observar, esta situación se mantuvo durante la segunda mitad del siglo XIX, aunque con algunas novedades, como fue el incremento exponencial de la población, que experimentó un crecimiento muy considerable; esta situación vino dada como resultado de una intensificación de la producción agraria que fue posible gracias al aumento de la superficie cultivable. En consecuencia, es lógico pensar que la producción neta comercializable no aumentase, por lo que el comercio interior habría de seguir predominando sobre el proveniente de fuera, algo propio del autoconsumo. En cambio, sí que hubo una importante diferencia en relación a lo acaecido en siglos anteriores: Extremadura desarrolló, durante la segunda mitad del siglo citado, una red ferroviaria de la que hasta ese momento carecía. Ello provocó que, según las propias estadísticas relativas a este medio de transporte, se apreciase un notable dinamismo respecto a las transacciones comerciales internas, factor que dio como resultado que, tanto la economía regional como la población urbana, creciesen en la misma proporción. Por otra parte, se aprecia también que los tráficos exteriores, a pesar de haber crecido de forma más moderada, hicieron que nuestra región se convirtiese en un importante suministrador de productos alimenticios y de materias primas hacia otras ciudades, básicamente la capital del estado. Por consiguiente, está claro que el ferrocarril no actuó como un factor suficientemente determinante como para que se produjera en Extremadura un importante avance hacia la economía moderna, más bien al contrario, ya que la región permaneció atrapada en un modelo que podríamos denominar como de economía agraria especializada, pero sin industria.

II. LA FORMACIÓN DE LA RED EXTREMEÑA: UNA ACERTADA DISTRIBUCIÓN REGIONAL.

Es importante resaltar que la línea de Mérida a Sevilla (1885) fue el germen de lo que posteriormente se convertiría en uno de los ejes de comunicación más relevantes de la red ferroviaria extremeña. Con la inclusión y ejecución del tramo entre Plasencia y Astorga en 1896, quedaba establecida la relación sur-

norte peninsular en la vertiente atlántica hispana, comunicando Sevilla con Gijón a lo largo de 965 km. Por tanto, la red extremeña simulaba una doble cruz que partía el eje norte-sur dos veces: uno desde Ciudad Real a Badajoz por el sur de la región (1866), del que a su vez salía una línea desde Almorchón hasta Córdoba en la parte sureste (1868) y otro desde Navalморal de la Mata hasta Valencia de Alcántara hacia el oeste (1881). Así mismo, de sur a norte la red interna quedó establecida de la siguiente forma: la relación de Mérida a Cáceres, vía Aljucén (1884) y la de Palazuelo a Baños de Montemayor (1893). Además de todo esto, también habremos de incluir otras conexiones más, que partieron de Zafra, que se convirtió en un nudo de distribución ferroviaria de la que partían dos líneas: Zafra-Huelva (1889) y Zafra-Jerez de los Caballeros (1936), todas ellas de ancho peninsular (1,668 m.); además de éstas, la red interior extremeña se completaría con otro ferrocarril de distinto ancho, como fue el caso de la línea de vía estrecha de Fuente del Arco-Peñarroya, que estuvo operativa desde 1895 hasta 1970 y una de las líneas más controvertidas que, a pesar de tener un corto trayecto (168 km.), jamás llegó a terminarse: Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, perteneciente al lote de 16 nuevas líneas que fueron incluidas en el famoso Plan Guadalhorce¹, aprobado por el directorio militar de Miguel Primo de Rivera en marzo de 1926. Como podemos apreciar, la red extremeña quedó prácticamente configurada, salvo algunas líneas proyectadas que jamás tuvieron su oportunidad, como por ejemplo la línea de Plasencia a Castelo Branco (Portugal).

La llegada del ferrocarril a nuestro país tuvo efectos muy limitados para la siderurgia y la industria respecto a la construcción de material ferroviario. Dado su carácter de gran consumidor de hierro y acero para su aplicación a la infraestructura ferroviaria y al material móvil que ha circulado por sus vías, este medio de transporte necesitó de una gran cantidad de productos siderúrgicos. Sin embargo, España no destacó precisamente por ser un país puntero en estos menesteres; la razón habremos de buscarla en la escasa o nula inversión en la industria nacional por parte de los gobiernos de turno, por lo que se hizo necesario importar todos estos materiales, con los consiguientes costes para el Estado². Es un hecho que el ferrocarril en nuestra región debió su auge y desarrollo a necesidades nacionales y no hay que olvidar que este medio de transporte ha seguido la misma pauta que el sistema de comunicaciones carretero, es decir, se ha desarrollado en base a una estructura radial, por aquello de tener

¹ RAMOS VICENTE (2010).

² BLANCH SÁNCHEZ (2013).

esto implicaba no solo un despilfarro del valor añadido, sino una clara pérdida de competitividad³. Es importante reseñar como una cuestión insoslayable que, con la ejecución de la línea de Mérida a Sevilla, se daría relevancia a lo que con el devenir del tiempo se convertiría en un trazado transversal más ambicioso, que daría lugar a la conexión entre la zona noroeste peninsular y los territorios suroccidentales del país, es decir, los puertos de Vigo y Gijón quedarían conectados con los importantes puertos de Huelva, Sevilla o Cádiz. Dentro de esta unión, y con el fin de conectar sur y norte, la línea en cuestión debía ser prioritaria para los intereses extremeños, por lo que ésta fue defendida en las Cortes tanto por diputados cacereños como pacenses; a pesar de esta unión de fuerzas, es bien sabido que estos últimos se desentendieron del asunto mostrando una preferencia por la construcción de la línea de Madrid a Lisboa, vía Ciudad Real, Mérida y Badajoz, desatendiendo así las protestas de sus compañeros cacereños de que, tanto para la región como para los intereses nacionales, sería más favorable una línea que, desde la capital del Estado, se dirigiese a Lisboa (por Trujillo o Plasencia) hacia Cáceres y desde allí tomase la línea recta hacia la capital lusa, aunque también se contempló un recorrido algo mayor, que partía de Cáceres a Mérida y luego a Badajoz.

Del mismo modo que ha sucedido con otras líneas, la que nos ocupa tuvo varias alternativas en su trazado, proponiéndose algunos en función de los intereses particulares o locales, aunque al final la línea se hizo por el trazado más lógico, atendiendo a las necesidades estratégicas y a los flujos comerciales más idóneos. Teniendo en cuenta que el empalme hacia Portugal se estableció por Caia para conectar Madrid con Lisboa, hubo otras dos propuestas: un ferrocarril conjunto con Andalucía, bien siguiendo el río Tajo por Talavera hasta llegar al río Guadiana o bien siguiendo este último cauce desde Ciudad Real hasta Mérida, que fue la opción elegida. Para compensar a la zona norte de la región, en un acto de justicia, se aprobaron, con subvenciones estatales, las líneas de Mérida a Cáceres y de Mérida a Sevilla. Ello produjo que inversores, políticos, geógrafos, ingenieros y especuladores empezaran a estudiar varios trazados.

Uno de los más detallados fue el de Robert Kith, ingeniero británico afincado en Sevilla, que dio por hecho que la conexión debía ir a Mérida, en lugar de a Badajoz; en su estudio, desestimó el trazado de la carretera por considerar que los pueblos que seguía ésta tenían poca relevancia, con la excepción de Monesterio, aunque también descartó que la traza transcurriese por las sierras de

³ BARRIENTOS ALFAGEME (1998).

Constantina y Alanís, dada su dificultad orográfica⁴. Sin embargo, la política y la economía mandaban otra cosa y la Sociedad de los Ferrocarriles del Gran Central francesa obtuvo una serie de concesiones que permitirían dejar dispuesta la red básica del sur español. Una de ellas fue la inclusión de una línea desde Mérida a Sevilla, con una subvención estatal de 240.000 reales por kilómetro. El Sr. Kith propuso que la traza fuese desde Sevilla a La Algaba y desde allí a Guillena, siguiendo por la cuenca de la riera de Huelva hasta enlazar con la de Cala y continuando por el valle de esta última, atravesara las cañadas ubicadas en los términos de Almadén de la Plata y El Real de la Jara, dirigiéndose después por Arroyomolinos y Segura de León, finalizando en este punto la sierra para llegar a las zonas llanas de Extremadura, siguiendo el camino a Fuente de Cantos y desde este punto transcurriese por Los Santos de Maimona y Villafranca de los Barros, hasta desembocar en Mérida.

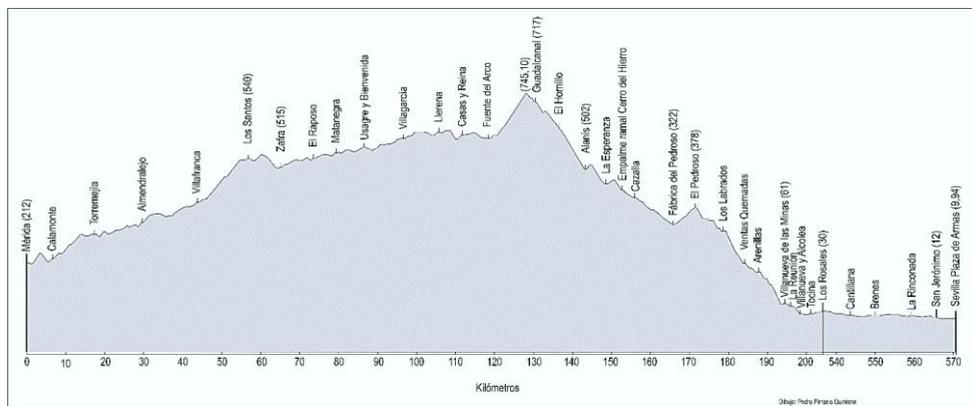


Fig. 2: Perfil longitudinal de la línea de Mérida a Sevilla (cortesía de Pedro Pintado Quintana)

III. DISTINTAS ALTERNATIVAS PARA INTERESES DISPARES

Siempre ha sido un asunto delicado el hecho de examinar un proyecto de ferrocarril, pero tratándose de uno que atraviesa una zona tan accidentada y escabrosa como el que nos atañe, y cuando la Administración no ha fijado de antemano la precisión necesaria que el estudio de la misma requiere respecto a los pueblos que han de servirse en óptimas condiciones, permitiendo que sea el interés particular el que decida, parece que es evidente que esta cuestión es más complicada de lo que parece. Por tanto, las Cortes se apresuraron a fijar la subvención que debía acordarse. Considero que no podemos dejar de lado un punto

⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 13 de julio de 1856.

muy importante: los únicos puertos que podían servir para la exportación de los productos extremeños (incluyendo parte de Castilla y León) son los de Lisboa y Sevilla. Dando por sentado que el segundo está, con respecto a toda su área de influencia, más cercano que el lisboeta, no se habrán de perder de vista los inconvenientes que pudiese tener para el comercio nacional la exportación de nuestros productos a través de un puerto extranjero, aparte de los posibles perjuicios que podrían ocasionarse en caso de producirse conflictos de índole político. Como vemos, las subvenciones propiciaron múltiples ofrecimientos para construir la línea en cuestión y por ello otro ingeniero, Víctor Rapin, propuso dos proyectos más: uno que la línea partiese de Mérida por Calamonte, Torremejía, Almendralejo y Llerena, pasando cerca de Ribera del Fresno, a unos 20 km. de Zafra. En éste, el ingeniero reconoció que este trazado no servía a los intereses de los pueblos más grandes de la zona, ya que quedaba muy alejado de su hinterland. En cambio, su segundo proyecto parecía más acertado, ya que la traza partía de Mérida y transcurría por Calamonte, Almendralejo, Villafranca, Los Santos, Llerena, Guadalcanal, fábrica de El Pedroso, Villanueva de las Minas y enlazaba en Tocina, ya en la línea de Alcázar a Cádiz. Aunque esta propuesta servía las mismas poblaciones que la primera, se acercaba más a las zonas más productivas, como Fuente de Cantos, Los Santos y Zafra, centro del comercio de granos y ganados de esta zona. Si nos damos cuenta, el trazado seguía la Vía de la Plata por Los Santos hasta llegar a Llerena. En esta última población se encontraba el cruce de caminos de Badajoz a Sevilla y de Cáceres a San Juan del Puerto, pero es importante resaltar que, aunque originalmente Zafra quedó fuera del proyecto, gracias al interés del diputado a Cortes don Nicolás Hurtado Moreno, vicepresidente del ferrocarril de Sevilla-Jerez-Cádiz, la localidad segedana finalmente fue incluida en el trazado. El primer concesionario fue el gaditano Manuel Pastor Landero, uno de los principales accionistas de la Sociedad Anónima del Ferrocarril de Mérida a Sevilla, aunque, debido a problemas de índole financiero, la ejecución de la línea se fue retrasando. Al no poder hacer frente a las deudas, Pastor Landero entabló negociaciones con M.Z.A. para realizar su venta. Por otra parte, y al mismo tiempo, los acreedores, que poco tiempo antes habían firmado un acuerdo para constituir la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños en 1882, se encontraron con que la misma compañía tenía dos clases de acreedores; por una parte, importantes hombres de negocios andaluces y extranjeros y por otra el poderoso banquero don Francisco de Paula Retortillo, lo que dio lugar a un largo y costoso proceso judicial que duró varios años, al no llegar a un acuerdo las partes. Finalmente, en 1881 la

poderosa M.Z.A. se hizo cargo de la línea, quedando aprobada su transferencia por parte de los Ferrocarriles Extremeños el 19 de enero del mismo año.

Es importante comentar que, dada la grave despoblación y la enorme extensión que había en la zona de influencia para el paso de esta línea, la subvención estatal de 60.000 pesetas/kilómetro por un lado y la subvención provincial de otras 15.000 pesetas/kilómetro por otro fueron a todas luces insuficientes para su construcción, no ofreciendo, por tanto, una rentabilidad lo suficientemente atractiva para cualquier empresa interesada. Así, el Ministerio de Fomento solicitó a los gobernadores civiles que, tanto los municipios afectados como las diputaciones respectivas cooperasen con el Gobierno para llevar a cabo las obras, respondiendo éstos favorablemente. Las diputaciones fueron convocadas para estudiar la forma en que habrían de ayudar, por lo que el Ministerio sugirió la creación de nuevos arbitrios o contribuciones para las diputaciones y la venta de algunas fincas de propios para los municipios. La verdad es nadie intentó detener la sangría económica que la construcción de una obra de tales dimensiones iba a suponer para casi todos los municipios implicados.

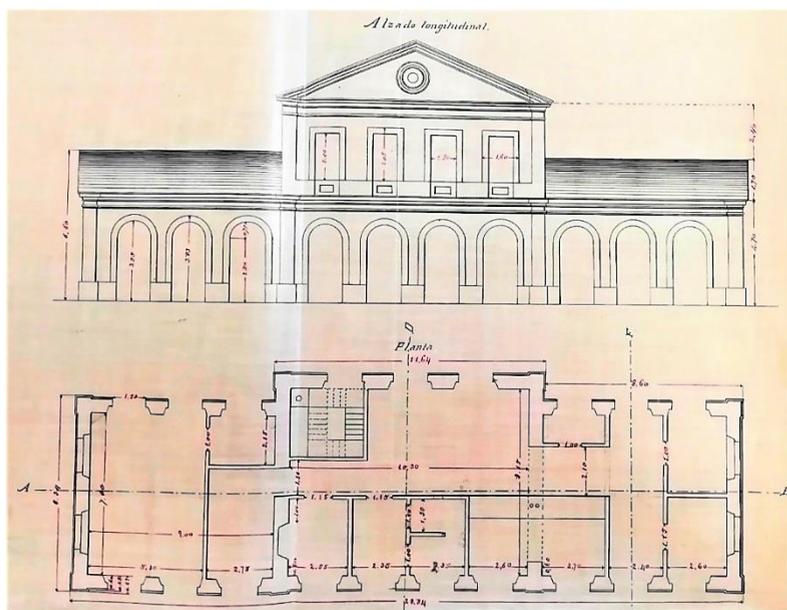


Fig. 3: Modelo de estación de 2ª clase aprobado para la línea (alzado y planta). Archivo autor

Tras varias vicisitudes y múltiples peticiones que se extendieron a lo largo de 16 años, la compañía M.Z.A. compró los derechos de explotación en 1881 y la terminó en 1885; a modo de recordatorio, comentar que en diciembre

de 1856 se constituyó la compañía anteriormente citada con el nombre de Compañía de los Ferrocarriles de los Pirineos a Madrid y al Mediterráneo; posteriormente, cambió su denominación por la de Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y al Mediterráneo, con un capital social de 456 millones de reales, desglosados en 240.000 acciones de 1.900 reales cada una. En 1857 volvió a cambiar de razón social y pasó a llamarse Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Paulatinamente, esta compañía fu adquiriendo progresivamente otras compañías más pequeñas, como Castillejo-Toledo, Córdoba-Sevilla, Sevilla-Huelva, Ciudad Real-Badajoz, Aranjuez-Cuenca y esta misma que estamos tratando.

IV. UNA LÍNEA “MODESTA”, PERO CON VOCACIÓN INTERNACIONAL.

En relación a la propia línea, comentar que el primer tramo quedó terminado en 1870, entre Tocina empalme (hoy día Los Rosales) y Villanueva del Río-Minas; el segundo se produjo en 1874, entre la anterior y Pedroso; el tercero fue en 1879, entre Mérida y Zafra; el cuarto tramo quedó abierto en 1880, entre Zafra y Llerena y el último quedó en servicio en 1885, entre Llerena y Pedroso, siendo éste el tramo más complicado y caro, dada su zona geográfica. La línea tiene un total de 204 y, al igual que todas las de la época, fue diseñada para vía única, salvo los puentes y viaductos que, aunque en origen fueron construidos para una sola vía, a partir de 1927, aplicando la Instrucción General de Puentes de 1925 aprobada por el Ministerio de Fomento, fueron sustituidos por otros de hormigón armado, diseñados para doble vía. La línea consta de dos puentes metálicos, 6 pasos inferiores, un paso superior, 11 pontones, 13 puentes de fábrica, 1 alcantarilla y 1 puente de 8 tubos ovalados de hormigón armado; presenta 102 pasos a nivel, 76 horizontales, 74 pendientes y 93 rampas, haciendo un total de 243 rasantes. En sentido descendente, la rampa máxima se halla en la subida al puerto de Llerena, con 19 milésimas en 5.564 m. y la pendiente máxima se encuentra entre los pp.kk. 179/5 y 181/9, con 27 milésimas en 2.357 m. La recta más larga está entre el p.k. 16 y el 29, con 13.130 m. y las curvas más reducidas son de 300 m. de radio. El punto más alto se encuentra en el túnel nº 1, a 753 m. de altitud y el más bajo está en Tocina, a 25,6 m. sobre el nivel del mar.

La línea tuvo no pocas dificultades, debido básicamente a la orografía por donde transcurre. Desde su origen, no presenta prácticamente ninguna dificultad reseñable, salvo el paso del río Guadiana, que se salva mediante un puente de 605 m. de longitud, que consta de 11 tramos de 55 m. cada uno entre pilas, de tipo Linville. El lugar elegido fue el más propicio, una vez realizadas distintas

pruebas y en varios puntos posibles, pero al ser un río con corrientes muy variables, con alternancia de grandes avenidas y con una pendiente muy escasa, la velocidad del agua es muy pequeña en períodos de corriente normales, lo que no presentaba serios problemas para la resistencia de las pilas. Es un puente de tablero superior en recta y los apoyos de las 11 vigas independientes están formados por 10 pilas y 2 estribos, fue construido por la casa Cockerill y traído hasta el lugar del montaje desde Bélgica en más de 100 vagones.

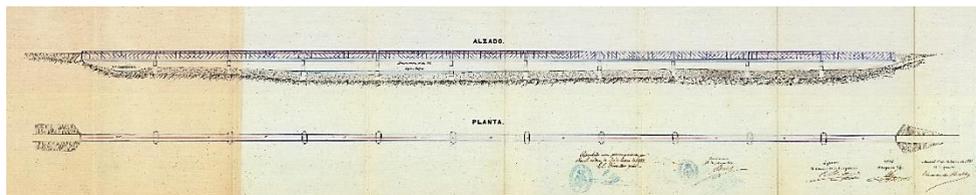


Fig. 4: Alzado y planta del puente, tipo Linville, sobre el río Guadiana (1882). Colección autor.



Fig. 5: Vista de del puente metálico sobre el río Guadiana, en Mérida (1882). Archivo autor

La obra fue costeadada por M.Z.A. y su ejecución quedó aprobada por Alfonso XII en octubre de 1882, siendo su coste de 464.514 ptas. y el ingeniero autor del proyecto fue D. Eduardo de Peralta, aunque la obra fue supervisada por William Finch Featherstone durante toda su ejecución⁵. Aunque no es

⁵ *Memoria relativa al puente sobre el río Guadiana (1881)*, Archivo Histórico Ferroviario, Museo del Ferrocarril de Madrid Delicias.

demasiado extensa, sí que presentó diversos problemas constructivos en su tramo central, precisamente por tener que atravesar la Sierra Norte sevillana. Por ello requirió de no pocas obras de fábrica, dada la necesidad de tener que atravesar varias veces los mismos cauces, como por ejemplo los arroyos Benalija, Galleguines, Castillejo o Hueznar. Del mismo modo sucedió con otro tipo de obras de fábrica, tales como los túneles y otra serie de obras menores que fueron necesarias para que la traza tuviese continuidad de forma regular, aunque a pesar de intentar llevar el trazado por el mejor terreno posible, la explotación no ha estado exenta de ciertos problemas respecto a la propia línea.



Fig. 6: Puente metálico original sobre el arroyo Benalija I (1928). Archivo Histórico Ferrocarril/Museo del Ferrocarril de Madrid

Otros aspectos inherentes a la propia línea son aquellos que permiten que la explotación sea la correcta. Se trata de otras obras accesorias que conllevan una ingente cantidad de personal. Concretamente, la línea de Mérida a Sevilla tuvo dos estaciones importantes: la estación cabecera emeritense, que, tras varias propuestas para ubicar una estación nueva perteneciente a la propia compañía fundacional, finalmente se decidió que fuese la misma que la de la antigua compañía de Ciudad Real a Badajoz, ya que como se ha indicado, M.Z.A. absorbió a ésta, lo que significaba que era necesario dotarla de más y mejores instalaciones en consonancia con los nuevos servicios a realizar y la otra fue Los Rosales,

aunque ésta no perteneciese a la misma compañía original. Mérida tuvo depósito de tracción y fue dotada de una rotonda o cocherón de locomotoras y un puente giratorio para volver las máquinas. Este elemento tan importante en los primeros años de la explotación ferroviaria era un edificio a modo de garaje donde estacionar el material de Tracción y que se encargaba de asegurar todos los aspectos relativos al funcionamiento de los trenes en una sección determinada de la red⁶. Su misión no era otra que la de distribuir y disponer el trabajo de maquinistas y fogoneros, regular la marcha del material respecto al servicio que debían prestar y a las condiciones de remolcado de éste, tanto a la sección de vía a recorrer como a las cargas máximas y mínimas a remolcar y procurar el acopio y distribución del combustible (carbón/fuel), aceite y otros materiales necesarios para un funcionamiento óptimo. Además de Mérida, la línea tuvo dos reservas de máquinas: Llerena y Los Rosales y dos puestos fijos: Zafrá y Cerro del Hierro, perteneciente al ramal minero de Los Prados a Cerro del Hierro, que también perteneció a M.Z.A.



Fig. 7: Dormitorio de maquinistas, denominado *La casa roja*, en Llerena (2016). Archivo autor.

Cuando la recién constituida empresa Renfe estableció en 1946 una relación para disponer de todos los elementos que había heredado de las antiguas compañías, contabilizó 262 puentes giratorios de doce diámetros distintos, que

⁶ LALANA y SANTOS (2010).

abarcaban desde los 7 m. hasta los 23 m., siendo estos últimos los más numerosos. Conforme fue avanzando el s. XX, y a pesar de las diversas transformaciones que se llevaron a cabo en todas las líneas privadas, se siguieron empleando aquellos puentes primigenios que resultaron ser poco adecuados para los nuevos modelos de locomotoras que iban apareciendo⁷. Respecto a la línea que nos ocupa, estos elementos se establecieron en los siguientes lugares: Mérida, de 17 m. de diámetro, perteneciente a la 32ª Sección de la línea Madrid-Badajoz, Llerena, de 13 m., perteneciente a la 33ª Sección de la línea Mérida-Los Rosales, Los Rosales, de 23 m., también de la 33ª Sección de la misma línea y Cerro del Hierro, de 13 m., perteneciente a la misma línea.

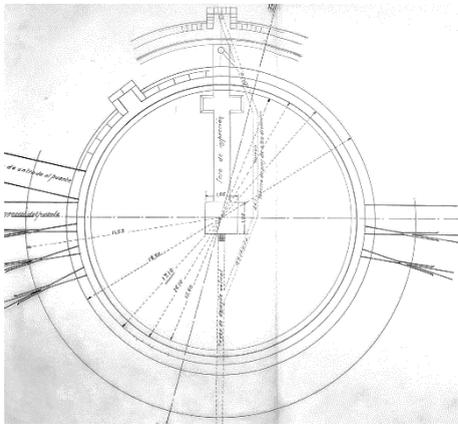


Fig. 8: Puente giratorio de Mérida (1935).
Archivo autor

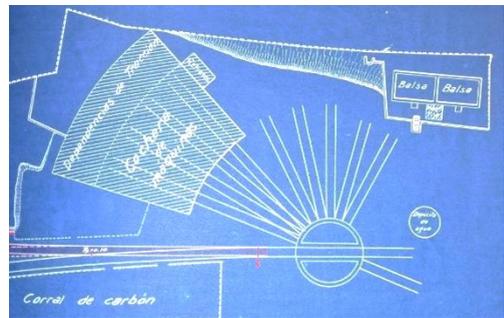


Fig. 9: Distribución del cocherón de locomotoras y puente giratorio de Llerena (1904).



Figs. 10 y 11: Puente giratorio y cocherón de locomotoras de Los Rosales y restos de la reserva de máquinas y del puente giratorio de Cerro del Hierro (Colección autor y J. J. Romero).

⁷ FERNÁNDEZ SANZ (2007)

V. LA MINERÍA: ESE GRAN POTENCIADOR DE NUESTRA ECONOMÍA INTERIOR.

Pero lo que no podemos olvidar es que esta línea debe su existencia, fundamentalmente, a las explotaciones mineras del sur extremeño y el norte andaluz. En concreto, las explotaciones mineras más relevantes de la provincia de Badajoz han sido los campos filonianos del entorno, que comprenden el área de Fuente del Arco a Peñarroya (Córdoba), razón de ser de la línea establecida por la Sociedad Minero-metalúrgica de Peñarroya del mismo nombre; el área de la comarca de Azuaga y su hinterland, con explotaciones mineras muy importantes, próximas a la línea férrea ya citada, que también comprendía la línea que construyó M.Z.A. desde Almorchón a Belmez, con continuación hacia Córdoba y por último el área de Fuente del Arco y Guadalcanal. En este caso, nos centraremos en esta última, que es la que realmente tiene importancia en este trabajo. Las principales razones que otorgan a Fuente del Arco su importancia no han sido otras que las de índole minero; ya desde la antigüedad, las comarcas extremeñas gozaron de cierta relevancia en relación a este tipo de industria, como lo atestiguan explotaciones en Jerez de los Caballeros, Zalamea de la Serena, Aliseda, Alcollarín, Cañamero, Cabeza del Buey o Logrosán, por citar algunos ejemplos. Precisamente, en 1888 la compañía de Minas, Fundición y Desplatación La Cruz se ubicó cerca de Fuente del Arco, lo que dio lugar a la creación de nuevas instalaciones junto al recinto ferroviario, de forma conjunta con M.Z.A., como la ampliación del muelle de mercancías, la instalación de una báscula de pesaje para vagones de mineral, etc. Todo esto trajo consigo el asentamiento de un pequeño núcleo poblacional por lo que en 1894 las dos compañías ferroviarias que operaban en la zona acordaron realizar las instalaciones necesarias para la explotación conjunta. Según reflejaba la prestigiosa revista Estadística Minera de España en 1887, “Fuente del Arco es una zona minera de mucha extensión, ya que en un radio de muchas leguas existen innumerables minas de plomo, plata, cobre, azogue y hulla”⁸, aunque no mencionaba explotaciones férricas. Precisamente, en 1895 la sociedad francesa ya citada, ubicada en Peñarroya, terminó los 67 km. que distan ambas poblaciones, siendo su principal interés el abastecimiento de los yacimientos carboníferos de Fuente del Arco y Reina, así como también los plomos de Azuaga, Berlanga, etc., y esto trajo consigo enormes ventajas en relación a la considerable reducción de los costes para su transporte. Según rezaba en una prestigiosa revista minera francesa:

“... en las minas de hierro de La Jayona, situadas en la localidad de Guadalcanal, a once kilómetros al oeste de la villa, hemos encontrado un magnífico

⁸ *Historia minera la mina La Jayona*, Junta de Extremadura, 2018.

filón-capa estratiforme de carbonatos férricos con bolsadas y venas de oligisto especular, explotados ya de antiguo, que se extendieron a lo largo de trescientos metros...”⁹



Fig. 12: Extracción por cable de la mina La Jayona (principios del s. XX) cortesía Monumento Natural mina La Jayona.

Al mismo tiempo que se construía la línea hacia Sevilla, se estaban explotando yacimientos de hierro en San Nicolás del Puerto y en otro yacimiento ubicado en la Sierra del Agua, en Guadalcanal. Cuando el padre Madoz se refiere a la descripción de la zona en su *Diccionario Geográfico-Histórico y estadístico de España y sus posesiones de Ultramar* (1847), comenta que “...a un cuarto de legua entre el norte y el este se hallan las minas de plata que han sido en otras épocas de gran utilidad a la nación, pero hace catorce años que están abandonadas”¹⁰. La mina de plata de Pozo Rico fue explotada con muchas vicisitudes desde 1555, llegando en algún momento a ser de gran importancia la producción de argentita. El mismo Robert Kith ya citado en este trabajo, a petición de varios compañeros editó en la *Revista Minera* en 1859 los planos de los trabajos

⁹ CZYSZOKOWSKI (1897).

¹⁰ MADDOZ (1847).

en Guadalcanal, a modo de memoria histórica. La mina siguió paralizada durante toda la segunda mitad del s. XIX y en 1911 se intentó poner en funcionamiento de nuevo, empezando por drenar las galerías¹¹; ocho años después, el yacimiento quedó repartido entre tres sociedades: la Compañía de Pozo Rico, la Cuprífera Española y la Compañía de Rodolfo Goetz Phillipi. A partir de esta fecha, la Estadística Minera no volvió a recoger ningún dato sobre esta explotación de Guadalcanal, lo que nos hace suponer que nunca más volvió a tener actividad, por lo que tanto la producción como la plantilla fueron disminuyendo exponencialmente, llegando a su fase terminal hacia los años cincuenta del pasado siglo.

Pero el máximo exponente en lo relativo a la minería lo tenemos en una población situada al norte de la provincia sevillana, que será la razón de ser de esta línea; desde principios del s. XIX se desarrollará un nuevo asentamiento que irá unido a la explotación de los yacimientos carboníferos que habrán de convertirlo en un importante núcleo en torno al cual girará la economía durante todo el s. XX. Este asentamiento se hallaba situado a unos 5 kms. al norte de las poblaciones de Villanueva del Río y Villanueva de las Minas. La compañía M.Z.A. adquirió los derechos de explotación de las Minas del Guadalquivir por dos millones de ptas., según escritura fechada el 17 de enero de 1881¹². Según pasaba el tiempo, la compañía desarrolló un importante asentamiento, que se tradujo en la construcción de un poblado con su correspondiente afianzamiento y crecimiento, proporcionando ésta todo lo necesario para su desarrollo, aunque sin dejar a un lado su máximo interés en relación a su explotación. Para ello, aprovechó los antiguos pozos mineros modernizándolos, aunque también construyó otros nuevos. La forma constructiva de este poblado presenta muchas reminiscencias que responden a una tipología estética francesa.

Otro importante yacimiento fue el correspondiente al ramal que M.Z.A. explotó desde la bifurcación de Los Prados hasta Cerro del Hierro. En 1893, la compañía escocesa William Baird and Company Ltd. Construyó para su uso exclusivo este ramal de 15 km., conjuntamente con M.Z.A., para transportar el mineral de hierro hasta el puerto de Sevilla, desde donde partía para Escocia. Estuvo operativo hasta 1970 y fue desmantelado quince años después, siendo vendido como chatarra por los propios trabajadores de la mina.

¹¹ PUCHE RIART (2015).

¹² *Memoria de M.Z.A.* (1881).

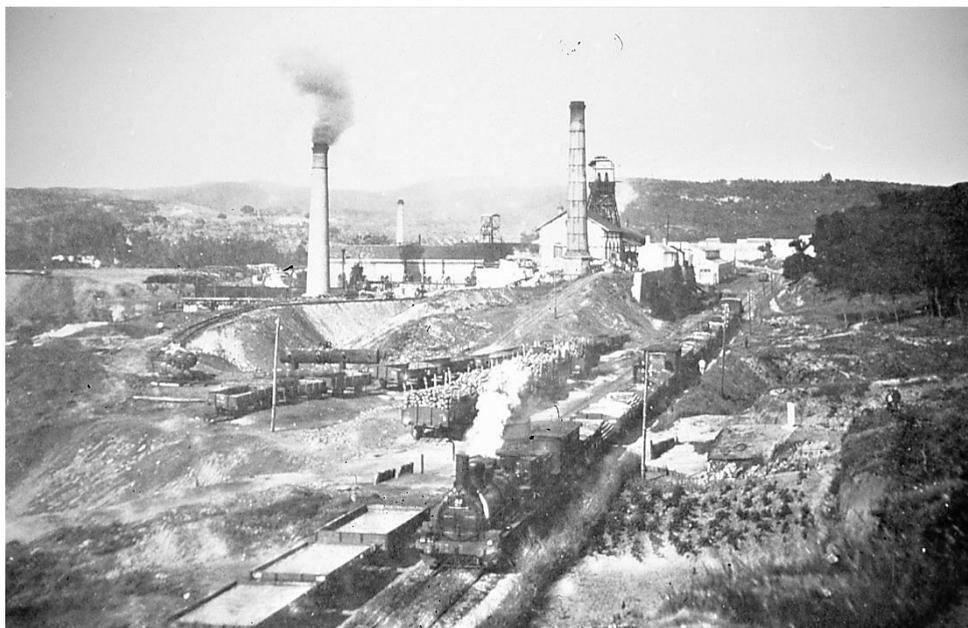


Fig. 13: Vista general de las minas de La Reunión (mediados del s. XX). Autor desconocido (cortesía de Juan J. Romero).

VI. CONCLUSIONES.

Una vez considerados todos los elementos que se han tenido en cuenta para desarrollar este trabajo, la apreciación que resulta es que la implantación de este magnífico medio de transporte en nuestra región ha sido y es un enorme acierto. Sin embargo, se habrán de tener en cuenta otro tipo de razonamientos que posiblemente hubieran incidido de forma más implícita en el desarrollo de la red ferroviaria extremeña. Desgraciadamente, la tónica general desde sus comienzos ha sido (y sigue siendo, por supuesto) ese estado de apatía, de despreocupación, no solo por parte de la ciudadanía, sino también de los distintos gobernantes que se han ido sucediendo a lo largo de las diferentes legislaturas que ha tenido nuestra comunidad autónoma, dejándose llevar por las directrices del centralismo. Es innegable que Extremadura nunca ha sido muy partidaria del tren, desgraciadamente. Algunos argumentarán que ello es debido al mal estado de la red férrea, que incluso en ciertos momentos de la historia ha llegado a ser un mal endémico, inherente a la propia condición de nuestro territorio, siempre visto por la sociedad como un lugar apartado, sin futuro. Sin embargo, de un tiempo a esta parte, hemos podido percibir aquellos que si somos usuarios del

ferrocarril cómo se han ido incrementando las mejoras de forma exponencial. Tan solo tenemos que volver la vista hasta 2018, cuando los contratiempos, los descarrilamientos, la descoordinación, las imágenes de los viajeros por los barbechos con sus equipajes, saliendo de los trenes que se incendiaban por falta de mantenimiento, etc., para comprender que todo aquello que nos caracterizaba como región altamente empobrecida, desfavorecida, denostada por ciertos sectores sociales, ha ido evolucionando a otra serie de condicionantes que demuestran que se está produciendo un despertar en la sociedad respecto a este asunto. Los nuevos trazados de alta velocidad que van avanzando progresivamente para ofrecer al usuario unos servicios acordes a la propia demanda, y en igualdad de condiciones que el resto de territorios autonómicos, están haciendo tomar conciencia a la gente de que efectivamente, algo está cambiando en nuestra tierra. Pero para llegar a este punto, se ha tenido que hacer un largo recorrido desde aquella fecha en que se instauró nuestra primera línea férrea allá en 1866. Y esto ha sido gracias a aquellos visionarios que tuvieron la valentía y la osadía de presionar en los organismos pertinentes para conseguir estos logros, que tanto esfuerzo y trabajo costaron. Es innegable el hecho de que este medio de transporte ha catapultado a nuestra tierra como jamás se ha conocido, y uno de los pilares para llegar a este punto ha sido el transporte de nuestras riquezas, no solo mineras, sino también agrícolas y ganaderas, a través del ferrocarril. Considero que le debemos mucho a este motor de la Revolución Industrial que, desgraciadamente, llegó tarde a nuestro país, pero que paulatinamente ha ido ocupando su sitio en el desarrollo de los pueblos que conforman nuestra región.

BIBLIOGRAFÍA

- BARRIENTOS ALFAGEME, G. "Transportes y comunicaciones en la Extremadura del Novecientos", *Revista de Estudios Extremeños*, 1998.
- CABEZAS CASTILLO, M^a.E. *Historia minera de la mina La Jayona*, Junta de Extremadura, 2018.
- C. C., J. *Minas de Sierra Morena. Los colores de la tierra* (2014).
- MALLADA PUEYO, L. "Datos geológico-mineros de algunos criaderos de hierro", *Boletín de la Comisión del mapa geológico de España*, 1899.
- PUCHE RIART, O. "Algunos datos históricos sobre la mina de plata de Pozo Rico", *De Re Metallica*, n^o 25, 2015.
- RAMOS VICENTE, J.J. *Palazuelo-Astorga (una línea estratégica)*, autoedición, 2012.

J. José Ramos Vicente

F.C. Mérida-Sevilla (primera conexión entre norte y sur occidental), Editorial Círculo Rojo, 2021.

TORQUEMADA DAZA, J.A. *La formación del nudo ferroviario de Zafra*, 2014.



DIPUTACIÓN
DE BADAJOZ



Excmo. Ayuntamiento de
Fuente de Cantos

